JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 25

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

24. marca 1929

Wyścig samochodowy w mieście



W przyszłym miesiącu miasto Monte Carlo podejmuje oryginalną próbę nowej imprezy sportowej. Będzie to wyścig samochodów przez ulice miasta. Na rycinie powyższej widzimy samochód, na którym przewodniczący komisji sportowej bada projektowaną trasę wyścigu.

Fot. Londyński



Polski przemysł naftowy

Nasz udział w światowej produkcji. — Polacy odkrywcami nafty. — Rys historyczny rozwoju produkcji ropy. — Rola ropy w naszem życiu gospodarczem. — Ile jeszcze mamy nafty.

Pod koniec roku ubiegłego pisaliśmy na tem miejscu o najważniejszych kombinacjach i walkach w światowym przemyśle naftowym w czasach ostatnich. W tych starciach, czy też w tem harmonijnem współdziałaniu wielkich interesów naftowych polski przemysł naftowy nie może odegrać wybitniejszej roli, gdyż jest na to za słaby. Gdy jeszcze w 1909 r. udział Polski (wzgl. terenów ropodajnych, należących obecnie do Polski) w światowej produkcji ropy naftowej wynosił 5,22 procent, to w roku 1927 spadł do 0,47 procent. Gdy bowiem prawie we wszystkich państwach produkujących ropę obserwujemy bardzo silny wzrost wydobywania olejów mineralnych w ostatnich kilkunastu latach, to przeciwnie w Polsce widoczny jest stopniowy, lecz prawie nieustanny zanik produkcji, a tylko nadzwyczajnym wysiłkom poszukiwawczym, wymagającym wielkich ofiar finansowych, należy zawdzięczać wstrzymanie naszego przemysłu naftowego przed zbyt gwałtownym upadkiem.

Mimo istotnie niewesołej sytuacji naszego przemysłu naftowego, stanowi on po dziś dzień ważne ogniwo w naszym systemie produkcyjnym i zasługuje niewątpliwie na baczną uwagę zwłaszcza Czytelników „Samochodu“, gdyż dostarcza on wszystkim naszym automobilistom tak ważnych dla nich produktów, jak benzyna, różne smary itd. (nie mówiąc o świecach, wprawdzie tylko stearynowych).

Polski przemysł naftowy jest przedewszystkiem interesujący ze względu na swą przeszłość: jest to bowiem jeden z najstarszych przemysłów naftowych na świecie, a wynalazczości i pomysłowości polskiej zawdzięczać należy racjonalną eksploatację olbrzymich, ukrytych w różnych częściach świata zasobów ropy naftowej.

Jakkolwiek bowiem ropę znano już od kilkuset lat, to jednak używano jej pierwotnie do zupełnie innych celów, niż dzisiaj.

W Polsce np. pierwsze wiadomości o niej pochodzą z r. 1506-go. Nazywano ją wówczas „balsamem ziemnym“ i używano do celów leczniczych. W Stanach Zjednoczonych Ameryki, dzisiaj głównym producencie ropy, jeszcze około połowy XIX wieku sprzedawano ropę na wagę złota, jako specyfik apteczny „pomocny na wszystkie choroby i cierpienia“, coś w rodzaju uniwersalnego środka leczniczego.

Tymczasem w Polsce już na początku ub. stulecia zaczęto dokonywać przeróbki ropy naftowej. Mianowicie wiadomo, że w 1816 r. urzędnik salinarny Józef Hecker urządził w Modryczu zakład przeróbczy i sprzedał 200 centnarów nafty destylowanej miastu Pradze na cele oświetleniowe. W tym czasie też skonstruowano cały szereg lamp, które miały służyć do zużytkowania nowego pomysłu w dziedzinie tak mało jeszcze wówczas udoskonalonej, jaką było sztuczne oświetlenie. Jednakże zarówno sposób destylacji, jak i zużytkowanie nafty destylowanej dawały wyniki skromne i odbywały się naogół w formie prymitywnej i niedoskonałej. Na nowe tory pchnął destylację ropy dopiero w 1853 r., a więc akurat 75 lat temu prowizor apteczny Ignacy Łukasiewicz. Otrzymał on po długich próbach zdatną do użytku naftę, którą we wspomnianym roku 1853 sprzedał w ilości 10 centnarów dla oświetlenia szpitala lwowskiego. Później zawiera umowę z Koleją Północną o dostawę nafty do oświetlenia. W 1855 roku powstaje pierwsza na ziemiach polskich destylarnia naftowa pod Jasłem, a wkrótce druga w Polance. W okresie tym postępuje rozwój przemysłu naftowego w Polsce równolegle z rozwojem przemysłu amerykańskiego już szybkiemi krokami i bez przerwy, przeradzając się stopniowo w wielką i poważną gałąź zaniedbanego w ówczesnej Galicji gospodarstwa krajowego.

Wynalazek Łukasiewicza rozpowszechnił się w krótkim czasie, a największe korzyści z niego odniósł przemysł amerykański, który zaczął eksploatować na olbrzymią skalę swe bogate pola naftowe, odkąd sposób racjonalnej destylacji ropy został przez pomysł Polaka rozwiązany i umożliwił stosowanie nafty i jej dalszych pochodnych do całego szeregu celów.

Dokoła dalszego rozwoju małopolskiego przemysłu naftowego szczególne zasługi położył pionier zdrowej polskiej myśli gospodarczej i politycznej, Wielkopolanin z rodu — Stanisław Szczepanowski. Dzięki jego odkryciom powstaje największa wówczas kopalnia w Słobodzie Rungórskiej, a w kilka lat potem w Schodnicy. Pod koniec ub. stulecia powstaje w Peczyniżynie pierwsza, oparta o wzory amerykańskie, wielka rafinerja nafty.

Borysław, który dzisiaj stanowi centrum naszego przemysłu naftowego, odkryty został stosunkowo późno, mianowicie w latach 90-ych ub. stulecia, a dopiero w 1897 r. otrzymano, po odwierceniu pierwszych, głębokich otworów, poważniejszą produkcję, która odtąd wzrastała do 1909 r. z gwałtowną szybkością.

Punktem kulminacyjnym polskiej produkcji naftowej był rok 1909 z 207 000 cysternami 10-cio tonnowemi, poczem karta się odwróciła i nastąpił znaczny spadek produkcji. Rok 1913 dał jeszcze 108 700 cystern. Podczas wojny produkcja wahała się od 73 do 92 tysięcy cystern. Po wojnie polski przemysł naftowy zaledwie zdołał się utrzymać na poziomie z okresu wojny. Produkcja waha się od 70 do 83 tysięcy cystern i nie wykazuje, mimo znacznych wysiłków, poważniejszej tendencji rozwojowej.

W ten sposób nakreśliliśmy w ogólnych zarysach powstanie i dalszy rozwój polskiego przemysłu naftowego. Już na wstępie zaznaczyliśmy, że w ramach światowej produkcji nafty nie odgrywamy poważniejszej roli. A jednak był czas, gdy tym przemysłem zainteresowały się wielkie kapitały międzynarodowe. Zresztą to zainteresowanie trwa w dalszym ciągu. „Polski“ przemysł naftowy jest bowiem tylko w nieznacznej części istotnie polskim, gdyż, jak stwierdza komisja ankietowa w swem sprawozdaniu, wskutek przesunięć, dokonanych po wojnie, polski stan posiadania wynosi obecnie maksymalnie 10 procent całości przemysłu. Z pomiędzy przedsiębiorstw zagranicznych przeważna część kontrolowana jest przez kapitał francuski, dwa przedsiębiorstwa przez kapitał amerykański, a nieznaczna część przez kapitał wiedeński, szwajcarski, holenderski, belgijski i angielski.

Jednak niezawsze tak było. Powstanie swe zawdzięcza nasz przemysł naftowy wyłącznie inicjatywie i kapitałom polskim. Również rozbudowa tego przemysłu przynajmniej w pierwszem, najważniejszem stadjum, jest zasługą Polaków. Dopiero znacznie później, gdy przemysł naftowy przebył już najtrudniejsze początki i kiedy ugruntował się już najzupełniej, jako samodzielna i posiadająca widoki rozwoju gałąź produkcji, wtedy dopiero pojawiły się kapitały zagraniczne, najpierw w dziale rafineryjnym, a następnie dopiero w kopalnianym, wykazującym większe ryzyko, opanowując stopniowo największe i polską inicjatywą odkryte tereny.

Mimo, iż w skali światowej nasz przemysł naftowy przedstawia się skromniutko, to jednak wytwarza on, jak na stosunki polskie wartości bardzo poważne. Wszak obliczenia



Widok ogólny pól naftowych, usianych szybami, w Borysławiu. Photo-Plat.

czynników miarodajnych wykazały wartość produkcji tego przemysłu za rok 1926 w wysokości 28 900 000 dolarów, z czego na produkty rafineryjne przypada około 25 700 000 dolarów, na gaz ziemny około 2 miljony dolarów · na gazolinę około 1 200 000 dolarów. W sumie tej mieści się już wartość ropy surowej w wysokości około 15 200 000 dolarów, choć niektórzy uczeni, jak prof. inż. Bielski, wartość samej produkcji kopalnianej obliczają na przeszło 20 miljonów dolarów. Wywóz produktów naftowych w 1926 r. wynosił wartość około 15 117 000 dolarów, czyli około 10,64 procent wartości całego ówczesnego wywozu. Nafta stanowi więc, jak widzimy z powyższego, bardzo poważną pozycję czynną w naszym bilansie handlowym. Robotników zatrudnia nasz przemysł naftowy około 17 000. Biorąc pod uwagę, że jest to przemysł raczej surowcowy, nie wymagający zbyt wielkiego i drobiazgowego nakładu pracy, dochodzimy do wniosku, że stanowi on, bądź jak bądź, poważną gałąź w naszym systemie przemysłowym. Większego znaczenia nabierze dla nas ten przemysł, jeśli przyjrzymy się wartości drzemiących jeszcze, niewydobytych na powierzchnię zapasów ropy. Oczywiście wszelkie obliczenia, odnoszące się do tych niezbadanych dokładnie zasobów bogactw, mają wartość hipotetyczną i dość niepewną, to też obliczenia dokonane przez różnych uczonych geologów różnią się poważnie między sobą. Do najwyższej cyfry doszedł prof. Grzybowski, który cały zapas ropy w złożach polskich, ciągnących się wzdłuż północnej strony pasma karpackiego, począwszy od powiatu nowosądeckiego na zachodzie, a skończywszy na najbardziej na południowy wschód wysuniętym powiecie kosowskim, oblicza na 8,5 miljona cystern (85 miljonów tonn). Natomiast prof. Nowak dochodzi do skromniejszych wyników, według niego bowiem przypuszczalny zapas ropy wynosi 3 750 000 cystern.

Centrum naszego przemysłu naftowego mieści się w powiecie drohobyckim: tutaj są kopalnie o najwyższej produkcji, jak w Borysławiu, Mrażnicy, Schodnicy, Tustanowicach itd. Całe zagłębie naftowe podzielone jest administracyjnie na okręgi górnicze. Istnieją więc okręgi: krakowski, jasielski, drohobycki i stanisławowski. Jak olbrzymią przewagę posiada produkcja ropy skupiona w okręgu drohobyckim nad innemi okręgami, wynika z zestawienia za rok 1926, w którym, z ogólnej produkcji w wysokości 79 600 cystern, na sam okręg drohobycki wypadło 67 910 cystern, czyli około 86 procent. A samo t. zw. zagłębie borysławskie, składające się z gmin: Borysław, Tustanowice i Mrażnica, dostarcza około 67,2 procent ogólnej ilości ropy surowej.

Niestety okręg drohobycki wykazuje prawie z roku na rok zmniejszającą się produkcję, mimo, iż coraz więcej otworów się wierci. Niezmiernie charakterystyczne są cyfry, odnoszące się do wydajności rejonu borysławskiego. Począwszy od 1919 r. ilość cystern, przypadających przeciętnie na 1 otwór, zmniejszała się systematycznie. Gdy bowiem w 1919 r. przeciętnie na 1 otwór przypadało 355 cystern, to w r. 1920 już tylko 289, w roku 1923 — 196, a w 1927 r. nawet zaledwie 130. Produkcja globalna zmniejszała się tylko nieznacznie, natomiast ustawicznie wzrastała ilość otworów wiertniczych, mianowicie we wspomnianym okresie 1919—1927 z 180 do 392. Wynika stąd, że utrzymanie produkcji na dotychczasowym poziomie wymaga zwiększającego się co roku wysiłku i nakładu materjalnego. Najbogatsze nasze zagłębie naftowe wyczerpuje się całkiem widocznie. Przytem wiercenia dla wydobycia ropy muszą dochodzić coraz głębiej, ze względu na wyczerpanie płytszych i wydatniejszych warstw. Gdy jeszcze w 1919 r. przeciętna głębokość otworu produkcyjnego wynosiła około 1 300 metrów, to w 1926 r. już 1 470 m., a niektóre dochodzą do głębokości 1 814 metrów.

Komisja ankietowa, która badała stan przemysłu naftowego, doszła do smutnych wniosków na temat przyszłości tego przemysłu i stwierdziła, że zagłębie borysławskie, stanowiące podstawę naszego kopalnictwa naftowego szybko się wyczerpuje, a ponadto, że utrzymanie produkcji na niezmienionym poziomie odbywa się znacznym i zwiększającym się co roku wysiłkiem organizacyjnym i finansowym.

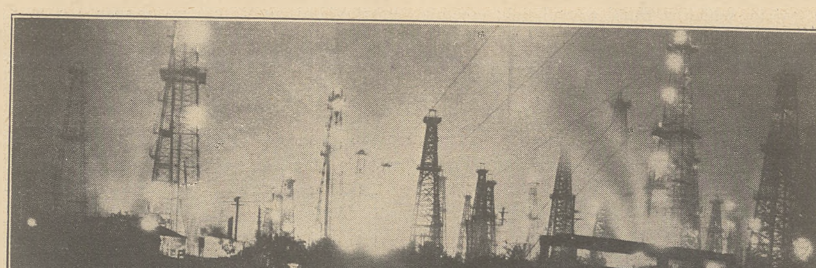
Obawy o znaczne zmniejszenie się wysokości produkcji w bliskiej przyszłości są zatem wciąż aktualne i nie pozbawione uzasadnienia.

Z kopalnictwem naftowem związany jest ściśle przemysł gazów ziemnych, stanowiących wysoko wartościowy naturalny środek opałowy. Dawniej puszczano gazy ziemne poprostu w powietrze, opalając kopalnie ropą, zczasem jednak zaczęto stosować w coraz wybitniejszej mierze gazy w gospodarce opałowej. Korzyści stąd osiągnięte oblicza się na około 8 milj. zł. w samym Borysławiu. Opał gazowy stanowi dzisiaj około 80 do 90 proc. źródła siły popędowej urządzeń technicznych na kopalniach i rafinerjach naftowych. Ogólna produkcja gazu ziemnego w Polsce wynosiła w czerwcu 1928 r. — 839,8 m³ na minutę, czyli przeszło 30 miljonów m³. Podobnie jak i w kopalnictwie pierwsze miejsce w produkcji gazowej zajmuje zagłębie borysławskie, które produkuje obecnie około 62 proc. całego wydobycia gazu ziemnego.

Dla zużytkowania produkcyjnego gazów wybudowano począwszy od 1911 r. całą rozgałęzioną sieć rurociągów.

Tak przedstawia się w ogólnych zarysach stan produkcji ropy oraz gazów ziemnych polskiego zagłębia naftowego. O przeróbce ropy na produkty naftowe, w sprawach związanych z handlem i konsumcją tych produktów — napiszemy następnym razem.

B—r.

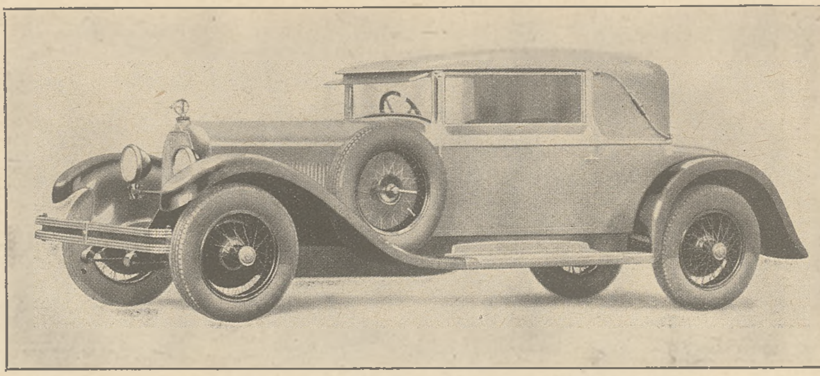


Kopalnie nafty w Santa Fé pracujące dniem i nocą, wyglądają w ciemności jak olśniewająca dekoracja teatralna. Blask świateł widać na wiele mil wokoło. Fot. Underwood and Underwood.

Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Wiedniu

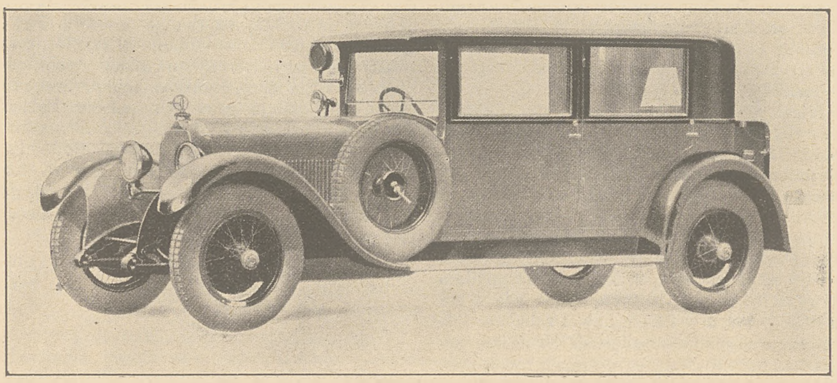
Wiedeń, w marcu.

Dla automobilistów wiedeńskich, a także dla sympatyków automobilizmu, niedziela, dnia 10 bm., nielada przyniosła atrakcję, w dniu tym bowiem dokonano otwarcia Międzynarodowej Wystawy Samochodowej w Wiedniu, mieszczącej się w Grand Palais Rotunde. Atrakcja była tem większa, że Wiedeńczyk po pierwsze bardzo chętnie widuje wystawy i tem podobne widowiska, a po drugie — jest, że tak powiem, od urodzenia zagorzałym zwolennikiem automobilizmu. Jednakże znaczenie wiedeńskiej wystawy samochodowej nie ogranicza się do samego Wiednia, czy chociażby do granic Austrji, wystawa ta bowiem odbywa się w łączności z Międzynarodowemi Targami w Wiedniu, które zazwyczaj ściągają niezliczone tłumy gości zagranicznych. Połączenie obu tych wielkich imprez handlowych należy więc uważać za moment nader szczęśliwy, wpływający decydująco na powodzenie wystawy samochodowej.



„Austro-Daimler" typ ADR 11/70 KM. Karoserja fabryczna Sport-Cabriolet.

Nic więc dziwnego, że wiedeńska wystawa samochodowa zgodnie z prognostykami jej organizatorów, już od pierwszego dnia stała się pełnym sukcesem. Na jej otwarcie stawił się cały Wiedeń automobilistyczny i wogóle wszyscy, których marzeniem jest posiadanie samochodu, lub conajmniej motocyklu. Już w kilka chwil po otwarciu w olbrzymim Grand Palais Rotunde powstał tak niesłychany tłok, że goście, wbici w tłum, czy chcieli, czy nie chcieli, musieli się posuwać w miarę posuwania się wszystkich. Kto chciał odpocząć, dawał rozpaczliwego susa w bok i ratował się na teren najbliższego stoiska, skąd niejeden, osaczony przez uprzejmych sprzedawców, nie widząc innego wyjścia z sytuacji wychodził jako świeżo upieczony właściciel samochodu.



Siedmio-osobowa limuzyna na podwoziu „Austro-Daimler ADR" 11/70 KM.

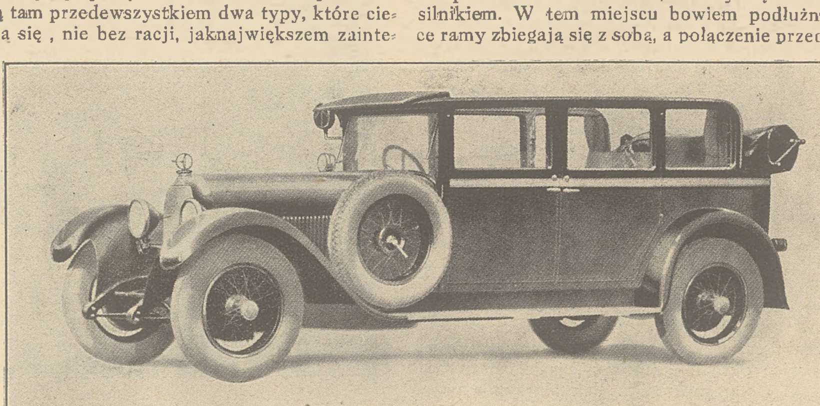
Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Wiedniu została nader licznie obesłana przez przemysł samochodowy tak Europy, jak i Ameryki. Poza wszystkiemi markami należącemi do koncernu General Motors, poza Fordem i innymi wielkimi producentami amerykańskimi widzimy tu samochody francuskie, włoskie, czeskie i belgijskie... nawet Anglja wyszła ze zwykłej rezerwy w stosunku do wystaw samochodowych na kontynencie i jest reprezentowana przez kilka firm, a mianowicie: Morris, Singer, Standard i Rolls-Royce. Vauxhall nie liczy się jako angielski, gdyż od trzech lat wchodzi w skład General Motors.

Mimo tak licznych zastępów samochodów zagranicznych, wystawa wiedeńska nosi specjalny charakter wiedeński. Przemysł samochodowy Austrji, aczkolwiek w świecie samochodowym jaknajlepszą cieszy się reputacją, jednak nie jest liczny. Fabrykantów austrjackich nie trudno wyliczyć. Jest więc Steyr, największy producent austrjacki, dalej Austro-Daimler, pozatem zaś istnieje kilka mniejszych wytwórni, jak Graef Stift, Perl, Austro Fiat. Jeżeli mimo to wystawa jest pod wyraźnym wpływem przemysłu samochodowego austrjackiego, to polega to na tem, że wystawiają nie tylko austrjackie fabryki, lecz także reprezentanci tych marek, tak że stoiska z samochodami austrjackiemi mnożą się w nieskończoność. Co trzecie stoisko, to Steyr, lub Austro-Daimler, a dopiero — że tak powiem w austrjackich ramach, — przemysł samochodowy zagraniczny.

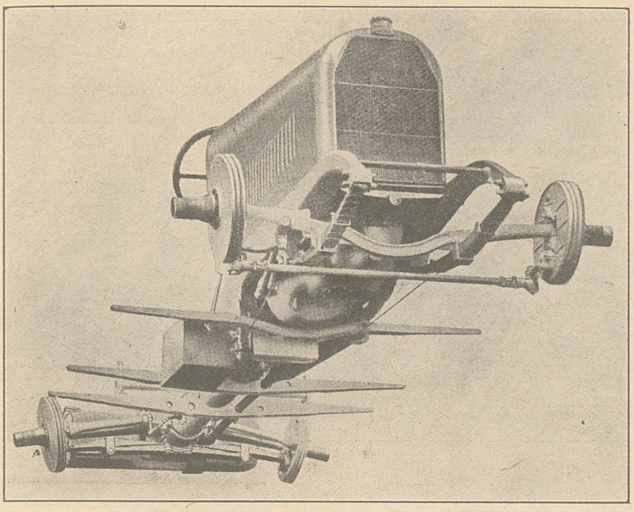
Zajmijmy się samochodami austrjackiemi. Są tam przedewszystkiem dwa typy, które cieszą się , nie bez racji, jaknajwiększem zainteresowaniem zwiedzających, tak laików, jak i fachowców, a mianowicie jedyny typ Austro-Daimler ADR., oraz Steyera typ XX. Rzeczywiście też obie te maszyny należą do najbardziej postępowych samochodów. W obu zastosowano najnowsze zdobycze techniki odnośnie do napędu kół tylnych i obie maszyny wyposażone są w jaknajlepsze silniki.

Austro Daimler ADR posiada silnik 6-cio cylindrowy o pojemności 2994 ccm (przekrój cylindrów 76 mm, skok 110 mm), który przy 3 000 obrotach wydaje moc 70 KM. Ilość koni podatkowych, według formułki austrjackiej, wynosi 11 KM. Silnik ten posiada blok odlany w całości ze stopu lekkiego „Silumin", w który wciśnięte są cienkie puszki cylindrów z lanej stali. Dolną część silnika tworzy obszerny karter, który zarazem służy jako zbiornik do oliwy, Tłoki oczywiście, zgodnie z obecnemi tendencjami, wykonane są z aluminjum. W zdejmowanej głowicy silnika umieszczono wiszące wentyle, uruchomiane przez wał noskowy, umieszczony ponad głowicą. Wał ten, zapędzany przez pionowy „wał królewski", umieszczono w tylnej części bloku silnikowego. Oliwienie automatyczne pod ciśnieniem. Wał korbowy zawieszony w trzech łożyskach o bardzo szerokiem przekroju. Ciekawe jest umieszczenie wentylatora, który poprostu został osadzony na przedłużeniu wału rozrządczego, dzięki czemu odpadła kłopotliwa zazwyczaj transmisja na pasie. Niezwykle elastyczny silnik umieszczono w nader ciekawem podwoziu.

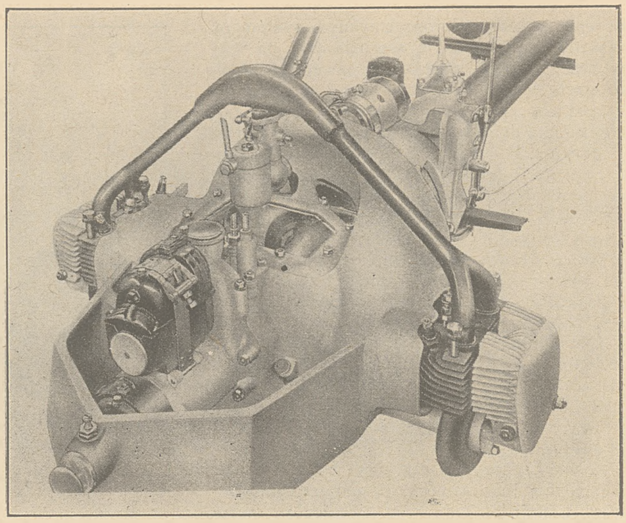
Właściwie trudno tu mówić o podwoziu, gdyż to, co zazwyczaj nazywamy ramą, czy też podwoziem samochodu, kończy się tuż za silnikiem. W tem miejscu bowiem podłużnice ramy zbiegają się z sobą, a połączenie przed-



„Austro-Daimler ADR" 7-mio osobowy z karoserją według licencji „Aerable-Monobloc.

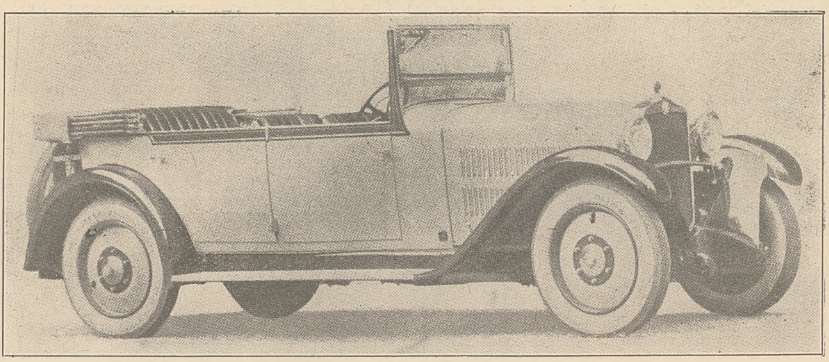


Podwozie „Austro-Daimler ADR.“ widziane z dołu. Uwagę zwraca zupełny brak ramy oraz tylny most z „łamanemi osiami“.



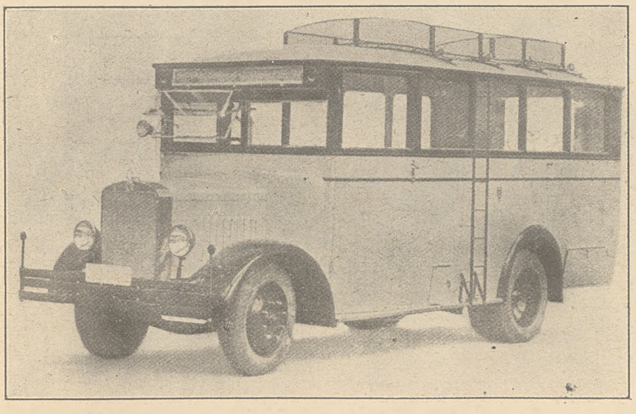
Silnik nowego 4-ro cylindrowego samochodu „Tatra“ tworzy ze skrzynką biegów i sprzęgłem zwartą całość.

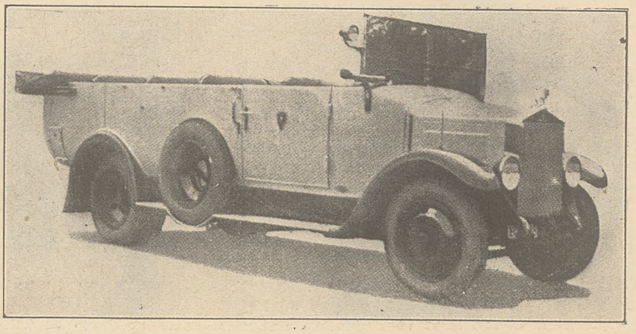
niej części samochodu z mostem tylnym tworzy silna rura o wielkim przekroju. Wewnątrz rury przeprowadzono wał kardanowy, a w tylnej jej części znajduje się dyferencjał. Napęd kół tylnych uskutecznia się przez osie ruchome, tak zw. osie łamane, przyczem osłony tych ostatnich w tem miejscu, gdzie stykają się z rurą centralną podwozia, skonstruowano w ten sposób, że można było odrzucić potrzebne zazwyczaj, a kłopotliwe rozpórki. Dzięki takiemu ukształtowaniu podwozia, uzyskano bardzo niskie położenie podłogi karoserji, która obecnie znajduje się 485 mm ponad ziemią, tj. o 125, względnie 215 mm niżej, niż w poprzednich typach, przyczem odstęp pomiędzy najniższą częścią podwozia a ziemią nie został zmniejszony. Podwozia te posiadają, zgodnie z nowszemi tendencjami nie trzy, lecz czterobiegową przekładnię. Na stoisku fabrycznem towarzystwa „Austro Daimler Puchwerke A. G.“ wystawiono 6 samochodów pięknie karosowanych, a więc siedmiosiedzeniową limuzynę „conduite interieure“, wyposażoną z takim zbytkiem, że powinna zadowolić najwybredniejszego nawet amatora, dalej widzimy pięcio-siedzeniową limuzynę „conduite interieure“, siedmio-siedzeniową limuzynę z odsuwalnym dachem „Aerable Monobloc“, cztero-osobowy kabriolet i siedmioosobowy samochód otwarty. Dla amatorów sportu znajduje się tam również cztero-osobowy typ sportowy z karoserją o linjach opływowych i silnikiem sportowym 3000 ccm. 11/100 KM. Dalsze samochody Austro-Daimlera widzimy na stoiskach fabryk karoseryj Keibel (Cabriolet cztero-drzwiowy, cabriolet pięcio-osobowy, siedmio-siedzeniowy Imperialcoupé, oraz oryginalny, otwarty Torpedo-transformabel). Armbruster (Roadster Sport, cabriolet cztero-osobowy) i innych.



Samochód „Steyr“ Typ XX z otwartą karoserją fabryczną.

Największy producent austrjacki, Steyr, wystawia na dwóch stoiskach fabrycznych, na jednem skoncentrowano pojazdy osobowe, podczas gdy na drugiem rozmieszczono samochody użytkowe i ciężarowe. Na stoisku osobowem widzimy więc trzy główne typy tej fabryki, a mianowicie: Typ XII, Typ XVI i Typ XX. Wielkie zaciekawienie wzbudza przedewszystkiem Typ XX, który dopiero pod koniec wiosny znajdzie się na rynku, gdyż obecnie wyprodukowano jedynie kilka egzemplarzy dla celów doświadczalnych. Typ XX jest powiększeniem znanego chlubnie typu XII. Typ ten posiada silnik dwulitrowy, podczas gdy pojemność typu XII wynosi tylko 1500 ccm. Nowy typ jest nieco szerszy i dłuższy, oba typy pozatem nie różnią się zupełnie w szczegółach wykonania. Mimo wypuszczenia na rynek typu XX, główną częścią programu produkcji firmy Steyr będzie nadal typ XII, który w przeciągu ubiegłego roku zdołał sobie zdobyć bardzo liczne zastępy zwolenników. Wszystkie podwozia Steyr'a odznaczają się bardzo niskiem położeniem punktu ciężkości i zaopatrzone są w łamane osie napędowe. Te ostatnie w po-





Autobus 18-to osobowy otwarty, marki „Graef & Stift“, stosowany przez austrjacką pocztę dla komunikacji pasażerskiej.

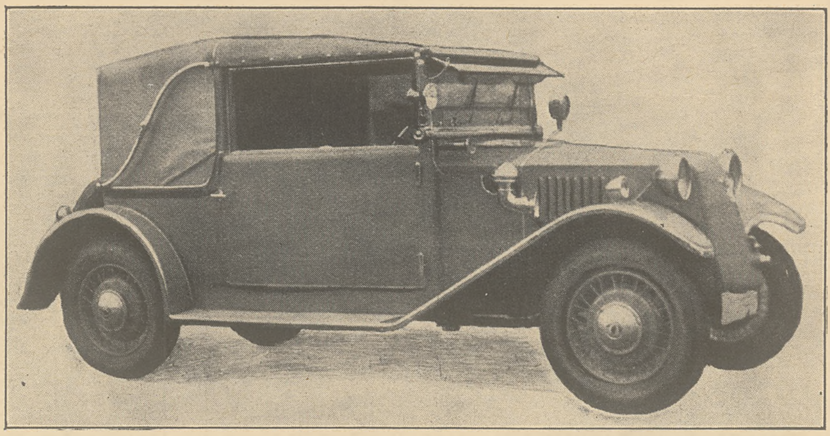
Po lewej: Sześciocylindrowy pośpieszny autobus firmy „Steyr“.

łączeniu z doskonale opracowanym systemem resorowania pozwalają samochodom na rozwijanie wielkich szybkości, nawet na złych drogach, do czego zresztą w dużej mierze przyczynia się pięknie opracowany i wykonany silnik 6-cio cylindrowy z zaworami wiszącemi w głowicy. Podczas gdy typy XII i XX są raczej typami sportowemi w wykonaniu normalnem lub luksusowem, to typ XVI o mocy 15/70 KM reprezentuje luksusowy samochód turystyczny i podróżny. Oprócz tych trzech typów z różnemi karoserjami wystawiła fabryka również podwozie demonstracyjne typu XII, które uwidocznia działanie osi łamanej w ruchu.

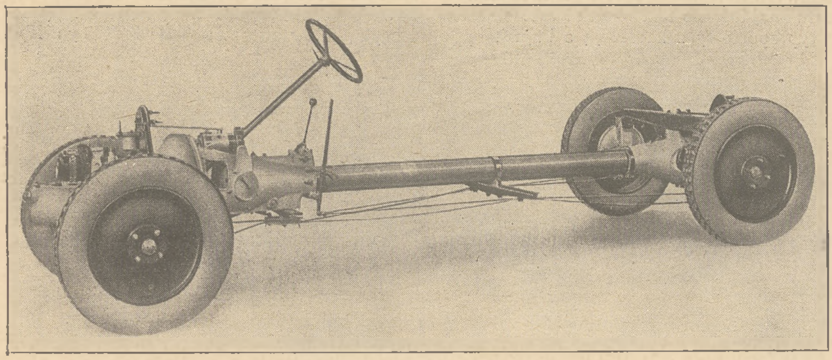
Na stoisku samochodów użytkowych wystawiono samochód dostawczy jednotonnowy typ „XII N.", oraz znany autobus 12-to osobowy. Dalej widzimy wielki autobus 23-osobowy, typ XVII z nową patentowaną karoserją o stalowem rusztowaniu.

Fabryka Steyr, która, jak już wspomniałem, jest największym producentem samochodów Austrji, posiada bardzo rozległą i szeroko rozgałęzioną sieć reprezentantów i sprzedawców. Wszystkie te placówki zostały zmobilizowane na wystawę tak, że cała Rotunda roi się od stoisk Steyera, zapewniając mu bezwzględną przewagę.

Z reprezentowanego dość licznie austrjackiego przemysłu motocyklowego wybija się na pierwszy plan nowy typ motocykla „Puch", wyrobu Austro-Daimler Puchwerke A. G. Jest to, tak samo, jak poprzednie typy tej marki, motocykl z silnikiem dwutaktowym, dwutłokowym, który w nowym typie posiada większą pojemność, t. j. 250 ccm, zamiast dotychczasowych 198 względnie 223 ccm. W nowym typie zastosowano blokową konstrukcję silnika, przyczem silnik w sposób bardzo oryginalny ustawiono wpoprzek ramy, przenosząc siłę silnika do skrzynki biegów przez tryby stożkowe. Karter silnika tworzy całość ze sprzęgłem i skrzynką biegów, przyczem blok ten zaopatrzony jest w automatyczne smarowanie z bezzaworową pompą do oliwy. Organ regulacyjny pompy oliwnej połączony jest z dźwignią karburatora w ten sposób, że pompa, w miarę wydawania gazu, samoczynnie powiększa dostarczaną do silnika ilość oliwy. Wszystkie tryby oraz wały pracują w łożyskach rolkowych. Motocykl zaopatrzony jest w silną podwójną ramę zamkniętą. Maszyna ta, która, jak zapewnia fabryka, zużywa tylko 2,8 litra benzyny na 100 km i osiąga maksymalną szybkość 90 km/g., robi rzeczywiście jaknajlepsze wrażenie.



Piękny Sport-Cabriolet na 4-ro cylindrowem podwoziu „Tatra".



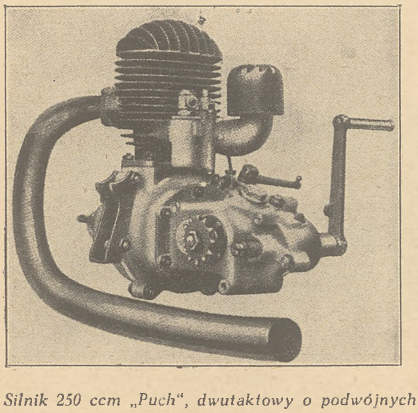
Podwozie nowego czterocylindrowego typu firmy „Tatra".

„Austro-Fiat" wystawia swój typ „1001" jako podwozie oraz w kilku odmianach karoserji, z których wszystkie utrzymane są w tym samym kolorze. Na stoisku widzimy również przekrojony silnik typu „1001", o pojemności 1,69 litra 4-ro cylindrowy 6/32 KM. Na drugiem stoisku tej samej firmy znajdują się samochody ciężarowe i autobusy, które tworzą główny kontyngent produkcyjny fabryki.

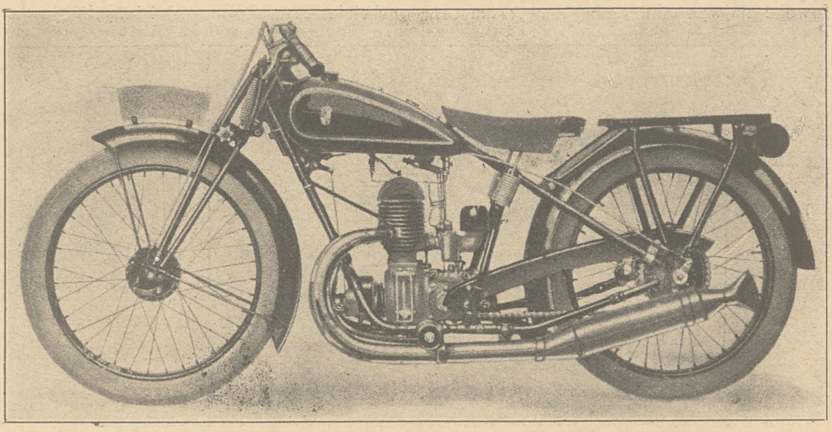
Bardzo dobrze zaprezentowała się znana z precyzyjnej pracy wiedeńska marka „Gräf & Stift", która wystawiła, między innemi, znane swe typy, a mianowicie 6-cio cylindrowy 23/90 KM., oraz mały typ 7/30 KM. Pozatem pokazano poraz pierwszy nowy 6-cio cylindrowy typ „Sp." o mocy 15/75 KM., przy pojemności cylindrów 4 000 ccm. „Gräf & Stift", tak samo jak „Austro-Fiat", rozwija ożywioną działalność w zakresie produkcji samochodów użytkowych i z tego zakresu wystawia dwutonowy typ „V 5" 50 KM., jako otwarty, półotwarty i zamknięty autobus z rozsuwalnym dachem. Specjalna konstrukcja karburatora z potrójnym rozpylaczem i korektorem zimowym sprawia, iż samochody te przez całą zimę jaknajsprawniej załatwiają komunikację pasażerską w górskich okolicach Austrji. Poza autobusami, na stoisku „Gräf & Stift" widzimy również samochody ciężarowe dwu i trzy tonowe, samochód dla straży pożarnych oraz samochód sanitarny na podwoziu specjalnem. — Perl wystawia jedynie samochody ciężarowe.

Z samochodów zagranicznych niemałem zainteresowaniem cieszy się nowa „Tatra" typ 30, z silnikiem 4-ro cylindrowym 1675 ccm 6/24 KM. Silnik w nowym typie, tak samo jak w starym typie dwucylindrowym, chłodzony jest powietrzem przy pomocy turbiny umieszczonej w kole rozpędowem, przyczem po dwa cylindry znajdują się naprzeciwko

(Dokończenie na str. 10-tej.)



Silnik 250 ccm „Puch", dwutaktowy o podwójnych tłokach, tworzy całość ze skrzynką biegów i sprzęgłem.



Nowy typ motocykla „Puch" z jednocylindrowym silnikiem dwutaktowym o podwójnych tłokach.

AUTOMOBILIZM WODNY

Wybór i konstrukcja kadłuba motorówki

Artykuły, dotyczące wodnego sportu motorowego, ogłoszone w poprzednich numerach naszego pisma, wywołały wśród dużego grona naszych czytelników ożywione zainteresowanie. — Zima skończyła się, zbliża się lato — sezon sportów wodnych — przeto sądzimy, iż dalsze rozwinięcie omawianych tematów będzie właśnie teraz na miejscu.

Jak już zaznaczyliśmy poprzednio, szybkość łodzi motorowej nie w takim stopniu zależy od mocy silnika, jak od kształtu kadłuba, który winien być racjonalnie dostosowany do danych warunków pracy i do wymagań, jakie naszej motorówce postawimy. — Wynalezienie owej właściwej formy nie jest zadaniem łatwem, gdyż nie posiadamy dotąd żadnego wzoru matematycznego, któryby pozwalał na idealne wyliczenie takiego kształtu. Poszukiwania nasze musimy więc oprzeć na doświadczeniach, budując model i badając jego własności w specjalnych basenach doświadczalnych. Niestety w Polsce takich basenów nie posiadamy, skutkiem czego poszukiwania nasze musimy opierać na wzorach, istniejących i ustalonych przez innych, a ulepszenia uda nam się ewentualnie wprowadzić dopiero na podstawie własnych eksperymentów z gotową już łodzią.

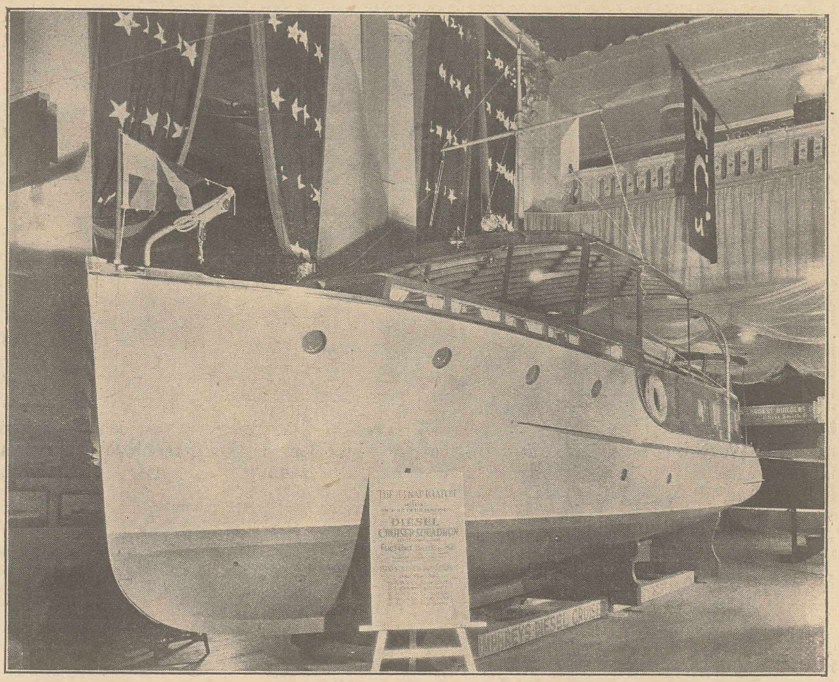
Wielkość i podział sił, działających na kadłub statku, poruszającego się w wodzie, zależne są w głównej mierze od następujących czynników:

1° — od formy geometrycznej, wymiarów części pogrążonej i charakteru jej powierzchni,

2° — od ciężaru właściwego wody,

3° — od ustosunkowania wzajemnego ruchu statku i wody.

Wyobraźmy sobie pewne ciało całkowicie pogrążone w jakimś płynie i wprawione w ruch. Chcąc zdać sobie sprawę z warunków, w jakich ruch ten się odbywa, zbadajmy zachowanie się płynu, otaczającego owe ciało.



„Krążownik" turystyczny „Navigator 43" z silnikiem Diesla 60 KM, firmy Humphreys Cruiser Co. w Keyport N. J., wystawiony ostatnio na 24-ej dorocznej wystawie łodzi motorowych w Grand Central Palace w Nowym Jorku. Krążownik ten odznacza się obszernem pomieszczeniem dla załogi i pasażerów i komfortem swego urządzenia. Statki tego typu cieszą się w St. Zjednoczonych wielką popularnością, gdyż koszta materjałów pędnych wynoszą tylko półtora centa na milę morską, a promień ich działania dochodzi do 1 500 mil morskich.

Fot. Underwood and Underwood.

N. B. w basenach doświadczalnych rzecz odbywa się w ten sposób, że kadłub umocowany jest nieruchomo, a woda wprawiona w ruch, co w rezultacie prowadzi do tych samych wyników teoretycznych.

Obserwując ciecz przy pomocy specjalnych przyrządów, przekonamy się, że cząstki cieczy, przechodzące dalej od ciała pogrążonego, poruszają się równomiernie po linjach równoległych, w miarę zaś zbliżania się do ciała, wykrzywiają się i wyprostowują dopiero po ominięciu. Linje te, zwane „linjami strumieniowemi", powstają tylko w pewnem oddaleniu od ciała badanego, z przodu zaś i tyłu tworzą się liczne wiry, a ruch płynu w tych miejscach jest bardzo nieregularny. Wciągnięte w ten ruch nieregularny znaczniejsze masy wody, tworzą za rufą smugę wirową.

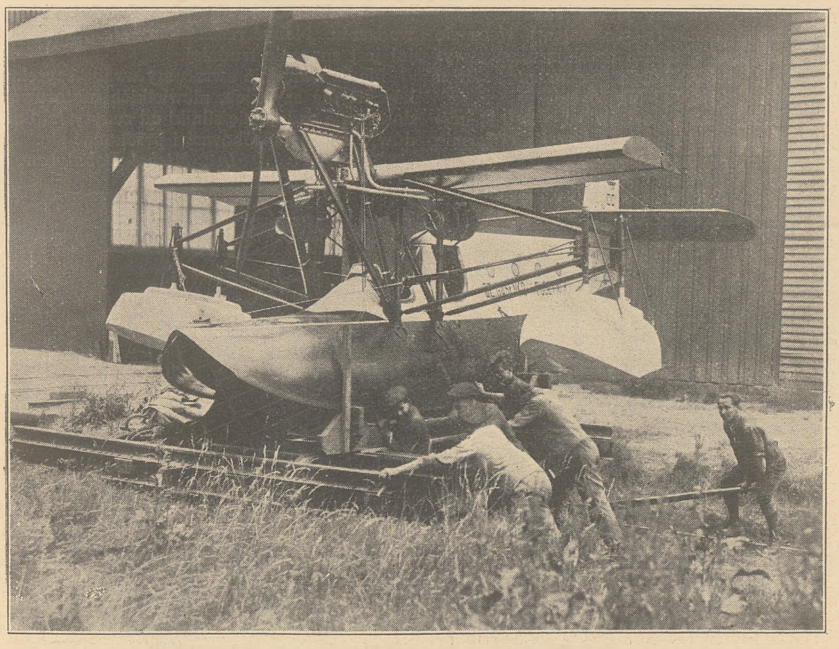
Po bokach ciała, między jego powierzchnią a linjami strumieniowemi powstają również wiry, których wielkość i siła zależna jest od stopnia jej chropowatości.

Jeżeli ciało badane będzie tylko częściowo pogrążone w cieczy, to wszystkie wyżej opisane zjawiska skomplikują się jeszcze bardziej.

Jak więc widzimy, przy statku poruszającym się w wodzie, mamy do czynienia z dwoma głównemi oporami — z oporem czołowym powstającym wskutek spowodowanego przez wiry zmniejszenia ciśnienia w tylnej części statku i z oporem tarcia, powodowanym przez odkształcenia ruchu wody przy przejściu strumieni przy samej powierzchni kadłuba. Opór tarcia stanowi średnio 80 procent całkowitego oporu.

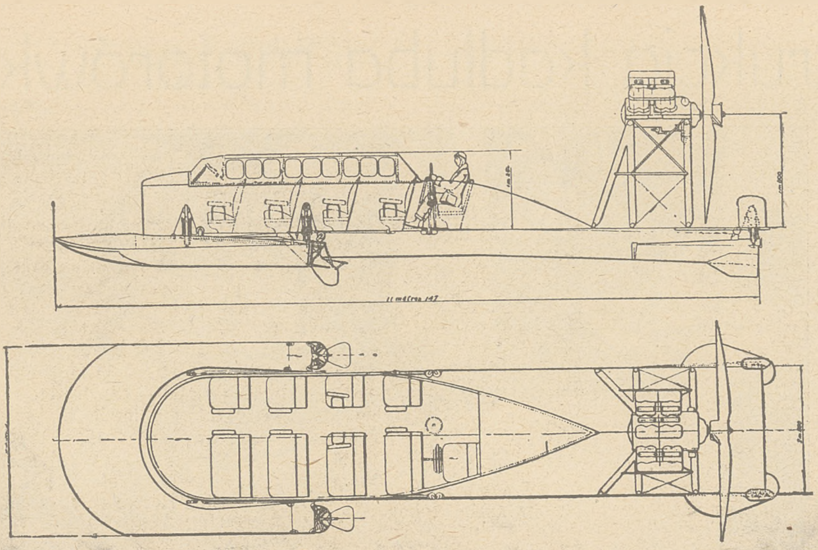
Przy statkach szybkobieżnych niemałą też rolę odgrywa opór powietrza. Po ustaleniu wszystkich przytoczonych oporów, otrzymamy opór całkowity.

Jak dalece wielkość tych oporów zależna jest od szybkości statku, unaoczni nam łatwo następujący przykład.



Za najszybszy środek komunikacji na wodzie uchodzi w ostatnich czasach „oceanoplan", zbudowany przez inż. Gasenko. Jest to ślizgowiec wodny, połączony z krótkiemi płaszczyznami samolotowemi, które w czasie jazdy zmniejszają zagłębienie kadłuba do minimum, zmniejszając w ten sposób opór wody. Boczne pływaki zapobiegają przewróceniu się ślizgowca. Próby, przeprowadzone na Wannsee pod Berlinem, wykazały szybkość 128 km/godz.

Fot. Scherl



Ślizgowiec 12=osobowy Farmana, typ 1928 r. Szybkość 140 km/godz. Kadłub 2=szczeblowy. Tylny szczebel ruchomy.

Mamy łódź, której długość wynosi 15 m, szerokość — 3 m, zanurzenie zaś — 0,90 m. Łódź ta może się oczywiście poruszać z rozmaitą szybkością.

Jeśli obliczymy wielkość oporu przy szybkości 22 km/godz., otrzymamy:

opór strumieniowy	132 kg.,
opór tarcia	236 kg.,
opór falowy	32 kg.,

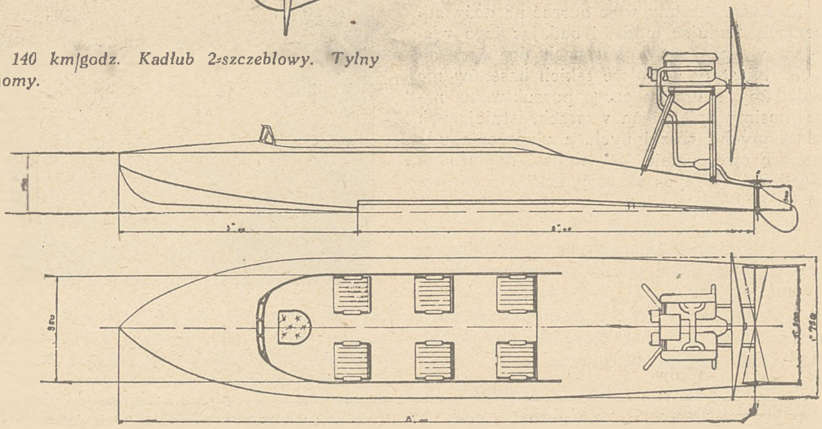
czyli całkowity opór przy szybkości 22 km/g. wyniesie 400 kg.

Jeżeli tej samej łodzi nadamy szybkość 37 km/godz., otrzymamy wtedy:

opór strumieniowy	368 kg.,
opór tarcia	1 200 kg.,
opór falowy	294 kg.,

czyli całkowity opór wyniesie 1 862 kg.

Jak widzimy, opór nie wzrasta proporcjonalnie do szybkości. Stąd wniosek jasny, że zdwojenie siły motoru nie spowoduje zdwojenia szybkości. Zatem przy budowie łodzi, dla zwiększenia jej szybkości, starać się musimy — 1° o jaknajmniejsze zagłębienie kadłuba, 2° o najlepsze wygładzenie jego powierzchni i 3° o najlepszą formę hydrodynamiczną. — Te trzy punkty winny stanowić główne zadanie dla konstruktora.



Ślizgowiec sportowy Farmana, typ 1928 r. Kadłub 1=szczeblowy. Szybkość 80 km/godz.

Jakim sposobem możemy uzyskać zagłębienie najmniejsze?

Przedewszystkiem przez odpowiednią formę dna. — Budujemy je tak, aby przy normalnem pogrążeniu (50 do 60 cm), w czasie ruchu, wskutek pionowo działającej siły wyporowej (emersji), linja zanurzenia statku zmniejszała się do 20 lub 30 cm.

Z załączonych rysunków widzimy, iż największą sprawność posiada kadłub o formie szczeblowej. Forma ta używana kilka lat temu dla ślizgowców i motorówek wyścigowych została obecnie zmodyfikowana tak, iż pozostawiono w niej 1 lub 2 szczeble. (Forma kadłuba przyjęta przez Farmana dla swego typu 1928 zupełnie zbliżona jest do formy kadłuba „Delfina" typ 1926, konstrukcji autora niniejszego artykułu).

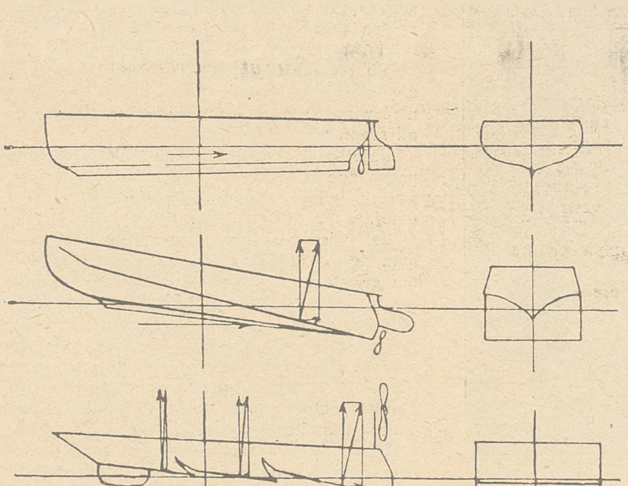
Tam, gdzie w grę nie wchodzą wielkie szybkości i statek musi pokrywać dosyć znaczne fale, robimy obwody takie, aby ostry dziób przecinał fale, a kil, przechodząc w płaszczyznę, wzmacniał emersję. Będzie to typowy kadłub turystycznej łodzi dla szybkości 40—50 km/g. z pełnym komfortem samochodu lądowego.

O ile kadłub buduje się dla wyścigówki morskiej, przednia część jego (dziób) musi być bardzo mocna i posiadać formę najlepszego przenikania z wykorzystywaniem uderzeń pionowych.

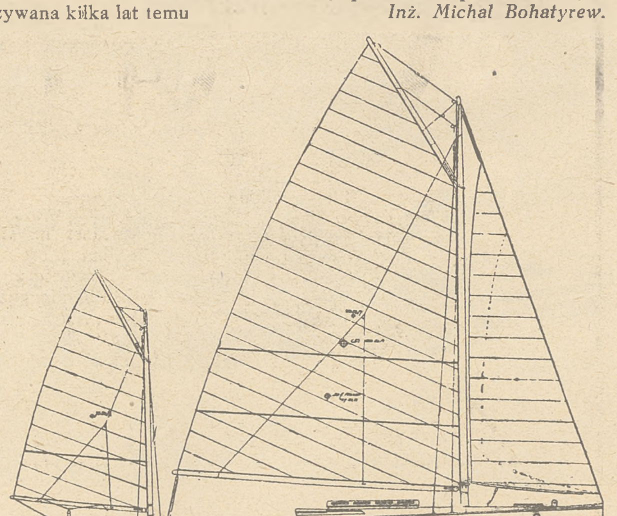
Reasumując wszystko wyżej powiedziane, dochodzimy do wniosku, iż, aby nie przynieść swoim właścicielom pełnego rozczarowania i niechęci do automobilizmu wodnego, motorówka musi być starannie dobrana do odnośnych zadań i warunków, a także i do... kieszeni nabywcy. To wszystko decyduje o powodzeniu. Nabyć rzecz łatwo, ale pozbyć się jej jest znacznie trudniej.

Na zakończenie zwracamy uwagę czytelników, iż dla szybkich, niewielkich motorówek doskonale nadają się silniki od zużytych „Fordów". Proszę spróbować i przekonać się.

Inż. Michał Bohatyrew.

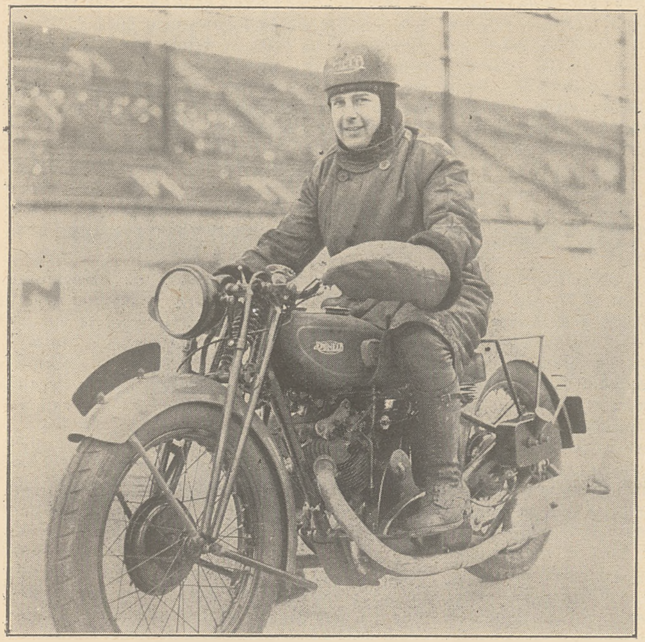


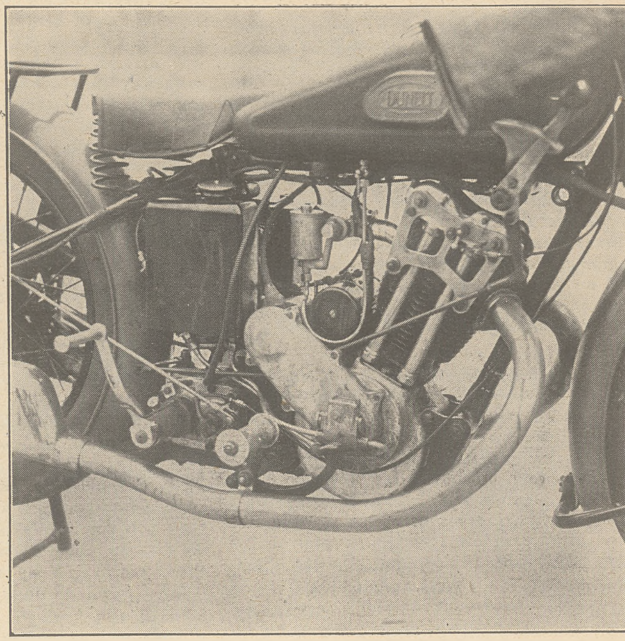
Kadłub pospolity kilowy, kadłub płetwowy i kadłub płaskodenny.



Jacht motorowo=żaglowy z silnikiem 35=konnym.

Rajd motocyklowy na dystansie 40 225 km.





Znana angielska fabryka motocykli „Dunelt", chcąc dogodzić tym zwolennikom swej marki, którzy chcieliby posiadać szybką maszynę sportową, wypuściła nowy typ jednocylindrowy o pojemności 350 ccm. Ponieważ fabryka ta zajmuje się od lat wyłącznie konstrukcją silników dwutaktowych, zastosowano tutaj szybkoobrotowy silnik „Sturmey Archer" z maksymalną wydajnością 15 KM. Maszyny te, przed wypuszczeniem na rynek zostaną — mimo dokładnego już przepróbowania na torze fabrycznym — poddane niezwykle ciężkiej próbie generalnej, gdyż trzy motocykle z sześciu kierowcami, którzy siedząc po dwóch, będą się zmieniali w prowadzeniu maszyny, odbędą właśnie, po dłuższym treningu na torze w Montlhery, olbrzymi rajd na dystansie 40 225 km. Na rycinach widzimy motocykl Dunelt 350 ccm. OHV oraz silnik wbudowany w motocykl.

Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Wiedniu

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

siebie w pozycji leżącej. Silnik posiada zawory zawieszone w głowicy, automatyczne smarowanie i tworzy bardzo zwarty blok ze sprzęgłem i skrzynką biegów.

Podwozie „Tatry", nie tylko czterocylindrowej, lecz wogóle wszystkich typów, nie posiada wcale ramy, blok silnikowy bowiem łączy się z mostem tylnym przez silną i obszerną rurę, wewnątrz której przeprowadzony jest wał kardanowy do dyferencjału. Most tylny składa się z łamanych osi. Doskonała ta konstrukcja, którą w samochodach „Tatra" po raz pierwszy zastosował na szeroką skalę inż. Ledvinka, została później z pewnemi modyfikacjami przejęta przez inne fabryki.

Liczne firmy nie wystawiają same, lecz ograniczają się do stoisk swych reprezentantów. Tak czy owak spotykamy je tam wszystkie: Citroen, Renault, Mathis, Peugeot, Itala, Lancia, Praga, Tatra, Skoda, Rolls-Royce, Morris, Singer, Standard, Mercedes-Benz, Horch, Brennabor, Dixi i inne. Bardzo poważnych tranzakcyj, rzecz dziwna, dokonują Anglicy, a to przedewszystkiem w małych typach, jak „Morris-Minor, Singer-Junior i Standard-Super-Seven, gdyż samochodziki te są rzeczywiście niedrogie, a mimo to wygodne i szybkie. W tej dziedzinie Anglicy są nie do pobicia. Jedynym ich konkurentem na tem polu jest niemiecki Dixi — zresztą też budowany według licencji angielskiego samochodziku Austina — z karoserją zmodernizowaną obecnie a la Rosengart (francuskie wydanie Austina). Wogóle popyt na samochody jest dość wielki, nie dosięga jednak ani w przybliżeniu rozmiarów popytu na motocykle. Motocyklizm w Austrji jest w rzeczy samej rozwinięty w jaknajszerszych granicach. Wystarczy powiedzieć, że na tysiąc samochodów przypada tam 2 000 motocykli, tj. dokładnie jeszcze raz tyle. Nic zresztą w tem dziwnego, gdyż chyba w żadnym innym kraju nie sprzedaje się motocykli na tak idealnych warunkach jak w Austrji. Raty za motocykle rozkładają się na 18, 24 lub zgoła 30 miesięcy, a nawet termin 48-mio miesięczny nie jest wcale rzadkością, ba! urzędnicy państwowi, urzędnicy kolejowi na etacie, etatowi urzędnicy komunalni, słowem wszyscy, którzy zajmują posady ustabilizowane (t. zw. „fixangestellte") bez trudności mogą zakupić motocykl na 60 (dosłownie: sześćdziesiąt) rat miesięcznych. Jakżeż tu nie kupić motocyklu? Podobnie ułatwione warunki, wprawdzie nie w tych rozmiarach, można otrzymać przy zakupie samochodu, tembardziej, że istnieje w Wiedniu cały szereg banków, które wyłącznie zajmują się finansowaniem sprzedaży samochodów na raty. W takiej sytuacji handel samochodowy i automobilizm wogóle rozwija się pomyślnie, a reprezentanci firmowi na wystawie radują wzrok zadowolonemi minami. Snać interes się opłacił.

K. T. P.

Trzeba wychować publiczność poznańską

Zbliża się termin otwarcia Powszechnej Wystawy Krajowej, a z nim olbrzymie wzmożenie ruchu pieszego, przedewszystkiem zaś samochodowego na ulicach miasta Poznania i na szosach dojazdowych podmiejskich. Wiemy, że ludzie, którym zależy na tem, aby Poznań w tym okresie zaprezentował się jako godny miana wielkiego miasta, momentu tego oczekują nie bez poważnych obaw.

Każdy automobilista wie, o czem myślimy, a każdy, kto samochodem interesował się dotychczas tylko jako środkiem komunikacyjnym, którym w trzy minuty można dojechać do dworca, aby złapać jeszcze w ostatniej chwili ostatni pociąg, może się łatwo dowiedzieć, jeżeli zafunduje sobie krótką przejażdżkę samochodem po mieście, najlepiej w godzinach przedwieczornych, a zrezygnuje przytem z komfortu siedzenia na miękkich poduszkach tylnej ławki. Przejażdżka przy siedzeniu kierowcy nastręczy mu niezmiernie wiele materjału pouczającego.

A więc przedewszystkiem nasze panie, od lat siedmiu do siedemdziesięciu. Jakże rzadko, przy najbardziej nawet ożywionych skrzyżowaniach ulic, kierowca nadjeżdżającego samochodu ma pewność, że przechodzący właśnie przez jezdnię podlotek widzi go i zdaje sobie sprawę z możliwości grożącego mu niebezpieczeństwa. Stojąc kiedyś w tych dniach przez kilka tylko minut około przystanku tramwajowego przy „Esplanadzie", zadałem sobie trud policzenia, ile z przechodzących w tem miejscu przez jezdnię, ku wylotowi ul. Franciszka Ratajczaka, pań, schodząc z trotuaru, spojrzało najpierw prawidłowo na lewo, tj. ku „Bazarowi". Rezultat był zdumiewający: na 18 pań — na płeć brzydką, przepraszam, nie zwracałem uwagi — prawidłowo w lewą stronę spojrzały tylko 4, a reszta albo gnała nawprost, albo też patrzyła w tył, żegnając się na narożniku ze znajomymi, albo też uporczywie wpatrywała się w stronę przeciwną, ku ul. 27 Grudnia. Nie liczyłem, zaznaczam — pań, przechodzących ulicę pod „ochroną" stojącego właśnie na przystanku tramwaju.

Inna plaga, to panowie, wpatrujący się, przy przechodzeniu ulicy, starannie i uporczywie w panie, stojące przy przystanku tramwajowym. Z nimi jeszcze gorzej, niż z płcią piękną, gdyż przeważnie są bardzo nerwowi: sygnał nadjeżdżającego samochodu wyprowadza ich zupełnie z równowagi i, zamiast schronić się szybkim krokiem w najbezpieczniejsze miejsce jezdni, tj. na jej środek, zastanawiają się zazwyczaj przez dłuższy czas, czy czasem nie należałoby się cofnąć wstecz, albo co znacznie gorzej, naśladują rakietę, biegając po jezdni naprzód i wstecz, póki samochód nie stanie, albo też nie wyląduje na latarni.

W tym stanie rzeczy należy się tylko dziwić, że kronika policyjna Poznania nie notuje więcej, niż przeciętnie dwa do trzech wypadków samochodowych dziennie. W okresie P. W. K. cyfry te wzrosną niewątpliwie lawinowo, temwięcej, że będziemy mieli w Poznaniu sposobność zetknąć się z automobilistami, którzy nie są wcale przyzwyczajeni do nadmiernej analizy zamiarów przechodnia, inaczej mówiąc, do lepiej pod względem przepisów ruchu „wychowanej" publiczności.

Jednak uważamy, że jeszcze teraz, w przededniu otwarcia P. W. K. można poczynić pewne kroki zabezpieczające. Berlińska „RUWO", o której już pisaliśmy, pod tym względem zdziałała dużo dobrego. Poprawa, jak twierdzą znawcy, jest bardzo znaczna. Wartoby i u nas przeprowadzić pewnego rodzaju akcję nauczania publiczności.

A więc: możnaby z powodzeniem postawić na pewien czas na najbardziej ożywionych narożnikach ulic, urzędników policyjnych, którzyby wzorem Berlina, doraźnie pouczali publiczność w sposób jaknajuprzejmiejszy oczywiście o regułach przechodzenia przez ulicę, o strzałkach wskaźnikowych, których trzy czwarte mieszkańców Poznania jeszcze nie widzi itp. Specjalne patrole policyjne powinny objeżdżać miasto, mając, jeżeli to możliwe, do dyspozycji samochód, i w formie uprzejmej zwracać uwagę automobilistom na nieprawidłowości zachowania się podczas jazdy i na postojach. Zarazem należałoby w miejscach publicznych rozplakatować, w formie krótkich, łatwo pozostających w pamięci wskazówek, reguły ruchu ulicznego, z odpowiedniemi rysunkami.

Lepsze uwidocznienie, ewentualnie oświetlenie w porze nocnej znaków samochodowych na ulicach miasta i na szosach dojazdowych jest także koniecznością.

Uważamy, że akcji tej nie należałoby ograniczać tylko do dorosłych. Poznańskie Kuratorjum okręgu szkolnego niewątpliwie chętnie zarządzi jedną lub dwie godziny wykładów komunikacyjnych we wszystkich szkołach wszelkich stopni, przyczem materjał wykładowy opracowałby w formie najbardziej nadającej się do tego celu Automobilklub Wielkopolski wespół z władzami bezpieczeństwa publicznego. Sporządzenie odpowiednich rysunków poglądowych nie sprawiłoby także poważniejszych trudności, pod warunkiem, że do akcji tej przystąpiłoby się zaraz.

Panie Wojewodo, Panie Kuratorze Okręgu Szkolnego, Panie Starosto Grodzki, może wartoby rzeczywiście spróbować? (pz)

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Nowe autobusy

(wr) Nadeszły już podwozia dla nowych autobusów, do których karoserje są budowane w fabrykach krajowych.

Po wykończeniu zostaną nowe wozy puszczone w ruch na linji autobusowej „B“, która połączy zachodnią część miasta z Powiślem, oraz część z nich użyta zostanie dla zgęszczenia ruchu na linji „A“, wykazującej stale przepełnienie, a która, jak wiadomo, przedłużona zostanie z wiosną poza plac Teatralny przez Senatorską i plac Zamkowy do Rynku na Starem Mieście.

Dalsza podwyżka taryfy taksówek w stolicy

(wr) Na ostatniem posiedzeniu Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, poświęconem tej sprawie omawiano kwestję taryfy. Powzięto przytem uchwałę, która uznaje obecną podwyżkę za niedostateczną.

Postanowiono zatem wystąpić do Magistratu o ponowne podwyższenie z wprowadzonych z dniem 1-go bm. groszy 60 nie do 70 gr., jak projektowano, lecz do 80 gr. za każdy następny kilometr poza pierwszym, który pozostaje bez zmiany. Żądanie to umotywowano ponowną zwyżką cen materjałów pędnych, które podrożały w ostatnim czasie o 15 procent i na 1 kwietnia przewidziana jest dalsze ich podrożenie. Po podwyzce benzyny z dnia 1 lutego z 75 gr na groszy 82, podrożeć ma ona od 1 kwietnia do 1 zł. za litr.

Memorjał złożony będzie niebawem Radzie Miejskiej, przyczem Związek żądać będzie prawdopodobnie, aby podwyżka taryfy była przymusowa i obejmowała wszystkie taksówki, a nie była dowolnie stosowana, jak to miało miejsce z ostatnią.

Dworce autobusowe

(wr) Poza podanemi poprzednio, wyznaczony został jeszcze jeden dworzec autobusowy w okolicy Dworca Gdańskiego, u zbiegu ulicy Kłopot i ulicy Szymanowskiej.

Dworce stawiane być mają w punktach wyznaczonych i na terenach, udzielanych bezpłatnie przez miasto; plan każdej stacji uzgodniony być musi z działem architektury. Każdy z dworców posiadać będzie: poczekalnię, warsztat reparacyjny, bufet, miejsce dla posterunku policji, sprzedaż pism itd. Przedsiębiorcy pobieraliby opłaty od właścicieli autobusów, wynosiłyby one pewien ryczałt oraz pozatem procent od sprzedanych biletów na dany autobus.

Wzrost ilości taksówek

(wr) W dniu 1 stycznia w Warszawie było 2 114 taksówek w ruchu. W styczniu liczba taksówek wzrosła o 86, ubyło 11, a zatem na dniu 1 lutego było 2 189 taksówek. W lutym przybyło 85 taksówek, ubyło 12, a zatem w dniu 1 marca kursowało i było czynnych ogółem 2 262 taksówki. Zauważono, że przeciętnie przybywa stale po 70 do 75 taksówek miesięcznie.

Przyspieszenie rewizji pojazdów

(wr) Urządzana co roku wiosną przez Magistrat Warszawy, rewizja pojazdów konnych i mechanicznych zostaje w tym roku przyspieszona ze względu na P. W. K. w Poznaniu i spodziewany w związku z nią silniejszy napływ turystów i zwiedzających do stolicy.

Chodzi więc o to, aby kursujące po ulicach pojazdy wyglądały czysto, schludnie i estetycznie i były należycie wyremontowane.

Intensywność ruchu samochodowego w stolicy

(wr) Według przeprowadzonej przez wydział techniczny magistratu w r. 1928 statystyki ruchu ulicznego w różnych miejscach miasta, obejmującej ogólną liczbę pojazdów, dokonano również obliczeń wyłącznie ruchu samochodowego.

Z obliczeń tych wynika, że od 1 stycznia 1928 r. do 1 stycznia 1929 r. przy zbiegu Wierzbowej i Trębackiej naliczono 3 060 501 samochodów, przy zbiegu Nowego Świata i Świętokrzyskiej 2 425 855, Brackiej i Widok 1 990 635, Krakowskiego Przedmieścia i Trębackiej 1 953 920, Szpitalnej i placu Napoleona 1 724 564, Granicznej i Królewskiej 1 672 794, Ossolińskich i Wierzbowej 1 532 868, Mazowieckiej i Świętokrzyskiej 1 016 256, Królewskiej i Mazowieckiej 984 863 i t. d.

Jak wiadomo, celem tych obliczeń jest przystosowanie w przyszłości rodzaju układanych bruków na ulicach do intensywności ruchu ulicznego.

Przypominamy

Szanownym Abonentom, że czas już odnowić przedpłatę na

II kwartał 1929 r.

Kto tego nie załatwi przed 25 bm. może się narazić na opóźnienie w dostarczeniu pierwszego numeru w nowym kwartale.

„Samochód“ zamawiać można w każdym urzędzie pocztowym, w agencjach, lub wprost w administracji naszej w Poznaniu, św. Marcin 70. W tym wypadku prosimy przekazać przedpłatę równocześnie na nasze konto w P. K. O. 200 149 w Poznaniu.

Przedpłata kwartalna wynosi 3,63 zl
„ miesięczna „ 1,25 zl

wraz z odnoszeniem do domu przez listowego.

Nowe poczekalnie tramwajowe

(wr) W r. b. dyrekcja tramwajów miejskich wybuduje, wzorem lat ubiegłych, pewną ilość poczekalni dla pasażerów na stacjach krańcowych i węzłowych, jak przy zbiegu ul Zielenieckiej i Targowej, na Żoliborzu itd. Poczekalnie te mieścić będą również ekspedycje. Przy zbiegu Zielenieckiej i Targowej stanie, zamiast obecnej budki drewnianej, budynek żelazo-betonowy.

Zderzenie samochodów

(wr) W czwartek, 14 bm. nastąpiło na ulicy Raszyńskiej nawprost domu nr. 18 zderzenie dwóch aut, które wskutek starcia zostały silnie uszkodzone.

Pasażerka jednego z nich odniosła silne obrażenia i rany na głowie i w stanie ciężkim przewieziona została do lecznicy „Omega“ przy Al. Jerozolimskiej.

Prasa warszawska skarży się na stan bruków

(wr) „Kurjer Warszawski“ podaje w notatce p. n.: „Stan jezdni asfaltowych“: Jezdnie asfaltowe, zwłaszcza na odcinku ul. Brackiej, między ulicą Chmielną i Al. Jerozolimskiemi, przedstawiają widok żałosny. Są w nich wyboje, niebezpieczne dla resorów i osi pojazdów, a zarazem urągające wymaganiom, jakie stawia się dzisiaj wyglądowi bruków wielkomiejskich.“

Jak słychać, prace około naprawy bruków rozpoczną się niebawem.

Z POZNANIA

Samochód telesterowany

(p) Jak się dowiadujemy, artykuły naszego pisma o sterowaniu samochodu z odległości, przy pomocy fal radjowych, zachęciły kilku poważnych konstruktorów poznańskich do przyspieszenia, podjętych już przed dwoma laty, doświadczeń z samochodem telesterowanym. Prace ich posunęły się tak daleko, że w najbliższych już dniach spodziewać się możemy tego sensacyjnego widowiska na ulicach Poznania. Nazwisk konstruktorów, na ich prośbę, narazie nie ujawniamy.

Wypadki

We wtorek dnia 12 bm. przejechany został przez taksówkę nr. 205 pilot p. E. Hoffmann, zam. przy ul. Strzałowej 4. Ciężko poranionego odwieziono do szpitala miejskiego.

We wtorek dnia 12 bm. samochód, jadący w kierunku Winiar, na szosie obornickiej w pobliżu hali aeronautycznej przejechał 34-letniego robotnika Józefa Plewińskiego. Ciężko poranionego znalazł na szosie sierżant Karbowski, który o wypadku zawiadomił 7 komisarjat P. P. Na miejsce wypadku zjechało pogotowie ratunkowe, a lekarz dr. Wasiewski stwierdził już tylko zgon. Zwłoki tragicznie zmarłego przewieziono do kostnicy miejskiej. Natychmiastowe dochodzenia władz śledczych nie ujawniły dotychczas nazwiska szofera i numeru zbiegłego auta.

Z ŁODZI

Z życia łódzkich automobilistów

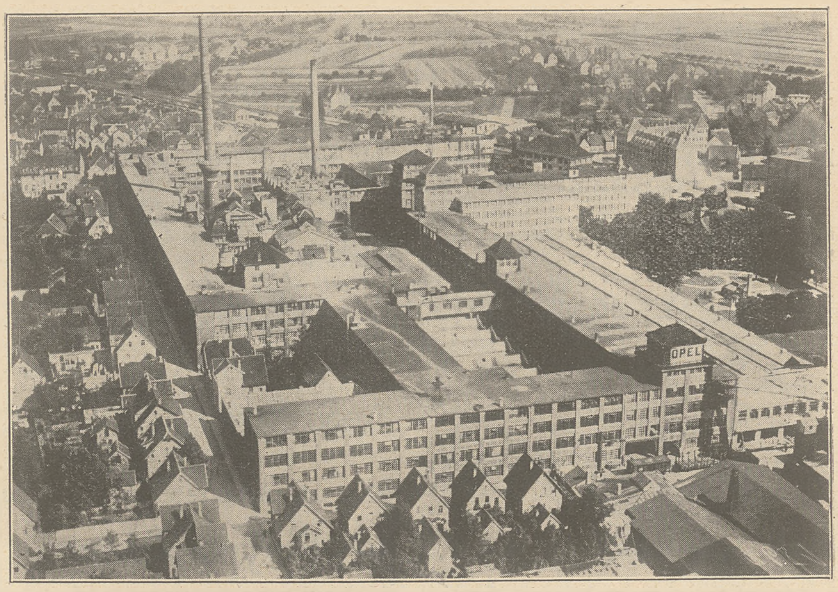
(Łj) Łódzki Automobilklub w celu zachęcenia wszystkich członków do brania udziału w ruchu sportowo-automobilowym, ustanowił na rok 1929 nagrodę dla tego z członków, który osiągnie największą ilość punktów za udział w imprezach samochodowych. Nagroda ta przyznana będzie za udział zarówno w imprezach międzynarodowych jak krajowych, lokalnych, wycieczkach itp. Punkty liczone będą: 1) za udział w zebraniach oficjalnych i reprezentacyjnych (1 p.), 2) za udział w wycieczkach i pełnienie funkcyj sportowych (2 p.), 3) za udział w imprezach wewnętrznych krajowych (4 p.) 4) za udział w imprezach międzynarodowych (5 p.)

Trasa Międzynarodowego Rajdu Automobilklubu Polski w roku 1929

Wedle zasięgniętych w Automobilklubie Polski informacyj, została już szczegółowo ustalona trasa Rajdu tegorocznego, który odbędzie się w dniach od 16 do 23 czerwca roku bieżącego. Trasa ta przedstawia się następująco:

Etap 1: Warszawa — Grójec — Radom — Iłża — Ostrowiec — Opatów — Sandomierz — Tarno-

Sprzedaż fabryki Opla
w ręce amerykańskie



Przemysł samochodowy Niemiec w ostatnim czasie przechodzi nietylko ciężki kryzys finansowy, lecz w wielkiej swej części zatraca samodzielność i przestaje być niemieckim. Po przejęciu fabryki N. S. U. przez Fiata, nastąpiło ostatnio kupno największej niemieckiej fabryki samochodów „Opel" przez General Motors Corporation. O transakcji tej w niemieckich kołach gospodarczych mówiono już od kilku miesięcy, lecz wiadomości te ze strony Opla stale demontowano.

Dziś kupno tej fabryki przez General Motors jest definitywnie załatwione i to w ten sposób, że koncern amerykański przejął około ¾ akcyj towarzystwa akcyjnego „Opel" za cenę ca. 120 miljonów marek. Dotychczasowi kierownicy firmy, panowie Wilhelm von Opel i dr. Fritz von Opel pozostaną nadal w dyrekcji towarzystwa. Według wspólnego komunikatu oficjalnego, firmy Opel i General Motors, zakres produkcji fabryki narazie nie zostanie zmieniony.

Oświadczenie to traktuje się w Niemczech z wielką nieufnością, tembardziej, że nadal krążą wieści, jakoby General Motors nosiła się z zamiarem zlikwidowania wszystkich typów wyrabianych przez Opla, podtrzymując jedynie fabrykację małego typu 4 KM, którego cena, wskutek zwiększonej produkcji, miałaby być obniżona do 1800 mk. Niedowierzanie publiczności niemieckiej jest ostatecznie zupełnie zrozumiałe, gdyż fakty wykazały, że cała poprzednia kampanja, polegająca na lansowaniu i natychmiastowem dementowaniu wiadomości, była manipulacją, mającą na celu przygotowanie opinji Niemiec do mającej się dokonać transakcji.



W niemieckich sferach fakt sprzedaży fabryki Opel wywołał wielkie wzburzenie, a w prasie zainteresowanej w sprawach przemysłu samochodowego wypominają rodzinie Oplów, że fabrykę swą rozwinęła za pieniądze rządowe, otrzymane za udział w „biernym oporze" w czasie okupacji zagłębia Ruhry. Nie bez ironji przypominają też doktorowi Fritz von Opel, że właśnie on jest twórcą wzniosłego hasła: „Dem Deutschen das deutsche Fahrzeug". Żale te nie zmienią jednak sytuacji.

Na rycinach widzimy fotografję zakładu fabrycznego Opel w Ruesselheim oraz głównych aktorów wyżej wspomnianej transakcji (Od lewej ku prawej: Wilhelm von Opel, Alfred P. Sloan, dyrektor generalny General Motors i dr. Fritz von Opel). Fot.: Atlantic — Keystone

brzeg — Majdan — Kolbuszowa — Rzeszów — Łańcut — Przeworsk — Jarosław — Radymno — Lwów, 454 klm.

Etap 2: Lwów — Stryj — Drohobycz — Sambor — Stary Sambor — Chyrów — Rybotycze — Bircza — Załuż — Sanok — Krosno — Jasło — Gorlice — Grybów — Nowy Sącz, 396 km.

Etap 3: Nowy Sącz — Stary Sącz — Piwniczna — Mnisek — Gniazda — Spiska Bela — Kotlina — Tatrzańska Łomnica — Strba — Zilina — Tesin — Opawa, 400 km.

Etap 4: Opawa — Sumperk — Hradec Kralowe — Praha, 341 km.

Etap 5. Praha — Melnik — Dauba — Hejda — Rumburg — Gersdorf — Loebau — Goerlitz — Bunzlau — Haynau — Liegnitz — Lueben — Raudten — Guhrau — Leszno — Kościan — Stęszew — Poznań, 429 km.

Etap 6: Poznań — Murowana Goślina — Wągrówiec — Kcynia — Smogulec — Wyrzysk — Nakło — Bydgoszcz — Koronowo — Gostyczyn — Tuchola — Chojnice — Kościerzyna — Kłukowa Huta — Kartuzy — Łebno — Szemut — Przeteczno — Wejherowo — Gdynia, 402 km.

Etap 7: Gdynia — Chylonja — Koleczkowo — Mniszewo — Żukowo — Kartuzy — Kościerzyna — Zblewo — Starogard — Tczew — Gniew — Skórcz — Nowe — Grupa — Świecie — Przechowo — Chełmno — Wąbrzeźno — Golub — Brodnica — Jabłonowo — Radzyn — Grudziądz, 424 km.

Etap 8: Grudziądz — Wąbrzeźno — Golub — Rypin — Sierpc — Bielsk — Płock — Łąck — Gąbin — Sochaczew — Mszczonów — Grójec — Warszawa, 315 km.

Ogólna długość trasy rajdowej wynosi 3 181 kilometrów.

Rajd tegoroczny, już ósmy z kolei, wykroczy poraz pierwszy poza granice Polski, przechodząc częściowo przez Czechosłowację i Niemcy, co przyczyni się niewątpliwie do podkreślenia międzynarodowego charakteru konkursu oraz do zacieśnienia węzłów przyjaźni między automobilistami Polski, Czechosłowacji i Niemiec.

Ze względu również na P. W. K. przeprowadzono trasę przez Poznań.

Rajd na 10 000 kilometrów

(sp) „Automobilklub von Deutschland" urządza w czasie od 10 do 29 czerwca roku przyszłego międzynarodowy rajd samochodowy na dystansie zgórą 10 tysięcy km. Trasa prowadzi przez Niemcy, Austrję, Węgry, Jugosławję, Bułgarję, Turcję, Rumunję, Czechosłowację, Polskę, Litwę, Łotwę, Estonję, Finlandję, Szwecję i Danję. Poszczególne etapy są: Kolonja — Monachjum — Białogród — Konstantynopol — Bukareszt — Budapeszt — Wiedeń — Warszawa — Królewiec — Tallin — Haparanda (Finlandja) — Sztokholm — Kopenhaga — Berlin. Przestrzeń Wiedeń — Warszawa, obliczona na 775 km., przebyta ma być w 31 godzin, zaś Warszawa — Królewiec (375 km.) w godzin piętnaście. Uczestnicy rajdu mogą wybierać pomiędzy etapami dowolną drogę. Średnia szybkość na godzinę ma wynosić 25 kilometrów, co ze względu na duże odległości i różne warunki drogowe nie jest mało. Spóźnione przybycie na jeden etap powoduje wykluczenie z rajdu. W każdym samochodzie mogą znajdować się tylko dwie osoby, które mogą się zmieniać w kierowaniu pojazdem, lecz nie mogą być zastąpione przez osoby inne. Wpisowe wynosi do dnia 31 marca 1930 r. marek 200 od samochodu, zaś do dnia 1 maja 1930 r. marek 400.

„Automobilklub von Deutschland" opracował już wszystkie szczegóły rajdu i przesłał go zainteresowanym klubom samochodowym. *Dr. S. B*

Odpowiedzi redakcji

Pytanie p. Wł. St. z Bydgoszczy. Czy istnieje przepis nakładający na automobilistę obowiązek dawania sygnału ostrzegawczego przed skrzyżowaniem ulic.

Odpowiedź. Przepis taki istnieje. Odnośne postanowienie jest zawarte w § 44, liczba 1, punkt b, rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 27 stycznia 1927 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. Rz. P. nr. 41). Wymiar kary za przekroczenie przepisów tego rozporządzenia, a więc i postanowienia powyższego, jest z mocy § 112 tegoż rozporządzenia, uregulowany przepisami rozdziału IV ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. nr. 89, poz. 656). Wymiar grzywny w kwocie 10 zł nie wydaje się nam wygórowany, wobec czego nie możemy doradzać zgłoszenia sprzeciwu i przeprowadzenia sprawy na drodze sądowej. Sądzimy, iż naraziłby się Pan tylko niepotrzebnie na dalsze koszta postępowania sądowego. Jeżeli Pan sprzeciw zgłosił, radzimy go cofnąć.

Nie możemy jednak zgodzić się z Panem, iż pod tym względem zagranicą jest inaczej. Przeciwnie, analogiczny przepis istnieje we wszystkich znanych nam ustawodawstwach, w każdym razie we wszystkich krajach europejskich. Wyjątkowo w niektórych wielkich miastach wprowadzono zakaz dawania sygnałów dźwiękowych w porze nocnej ze względu na spokój nocny, lecz tylko tam, i tylko na tych ulicach, co do których przeprowadzono podział na arterje komunikacyjne główne i uboczne, i podział ten odpowiedniemi sygnałami uwidoczniono. W tych bowiem warunkach kierowca samochodu, jadący ulicą główną, nie potrzebuje się troszczyć o to, czy z ulicy bocznej nie wyjeżdża czasem inny samochód, a to z tego względu, że automobilista, wyjeżdżający z bocznej ulicy, musi na własne ryzyko, jeżeli można tak powiedzieć, przekonać się, czy ma wolną drogę, względnie odczekać sygnału policjanta komunikacyjnego.

Ponadto oczywiście nie potrzeba sygnału ostrzegawczego na wielkich skrzyżowaniach, t. zw. gwiaździstych, gdzie ruch kołowy odbywa się falami. Regulacja całego ruchu, także pieszego, należy bowiem tam całkowicie do policji. Są to jednak wszystko wyjątki z reguły, iż przed każdem skrzyżowaniem dróg, a więc i ulic, należy dać sygnał ostrzegawczy, bez względu na tempo jazdy. (pz)

Pan L. D. W. O ile zdołaliśmy się dowiedzieć, fabryka motocykli „Cleveland" nie jest w Polsce reprezentowana, jednakże przedstawicielstw tej firmy nie mogliśmy również stwierdzić w żadnym z państw ościennych, a w każdym razie nie są one uwidocznione w żadnej z ksiąg adresowych przemysłu i handlu samochodowego. Dla wyjaśnienia tej kwestji zwróciliśmy się do naszych zagranicznych korespondentów. Wyniki tych dochodzeń umieścimy w „Samochodzie".

Pytanie p. St. R. z Chojnic. Szofer mego samochodu, któremu dałem polecenie wyczyszczenia pompy od oliwy, zabrał bez mej wiedzy maszynę z garażu, aby pojechać do warsztatów samochodowych. W drodze do warszttów nastąpiło zderzenie z wozem wiejskim, przyczem furman tego wozu spadł na bruk i potłukł się dość dotkliwie. Czy poszkodowany może mieć jakie pretensje do mnie i jak przedstawia się stan prawny w tej sprawie.

Odpowiedź: Odpowiedzialność Pana mogłaby być tylko uzasadniona w danym razie przepisem § 18. zd. 1. ustawy niemieckiej o ruchu pojazdów silnikowych z dnia 3 maja 1909, chyba, że przeprowadzi Pan dowód, że szkoda nie powstała z winy kierowcy. Ciężar dowodu spoczywałby więc na Panu, a wiadomo, że specjalnie w sprawach samochodowych dowód taki jest naogół, jeżeli nie zachodzą wypadki specjalne, bardzo trudny. Już za czasów naszych dziadków mawiano, że ciężar dowodu, to proces nawpół przegrany. Tak przedstawia się zasada.

W Pańskim szczególnym wypadku może jednak wchodzić w rachubę postanowienie § 7 wspomnianej wyżej ustawy, który w ust. 3 powiada, że jeżeli samochód został uruchomiony przez osobę trzecią, bez wiedzy i woli utrzymującego samochód — w tym wypadku właściciela — to za szkodę odpowiada osoba trzecia zamiast właściciela.

Zachodziłaby w niniejszym wypadku kwestja, czy uruchomienie maszyny odbyło się bez Pańskiej wiedzy i woli. Pod tym względem orzecznictwo polskie znacznie lepiej uchwyciło warunki życiowe, niż np. niemieckie. Sąd Najwyższy (Izba V) zdefinjował bowiem sprawę tę następująco: Uruchomienie samochodu bez wiedzy i woli utrzymującego samochód w znaczeniu wymienionego powyżej przepisu zachodzi wtedy, gdy sprzeciwia się jego wyraźnej lub domniemanej woli. (V. S. N. z 13. 7. 1927. C. 120/27, Orzecznictwo Sąd. Pol. 327/28.)

W danym wypadku będzie więc momentem decydującym stwierdzenie, czy zabranie samochodu do warsztatów reparacyjnych sprzeciwiało się Pańskiej woli, wyraźnej, czy domniemanej. Jeżeli szofer Pański miał w garażu wszelkie narzędzia, potrzebne do czyszczenia pompy, to z okoliczności tej możnaby, naszem zdaniem, wnosić, iż nie było Pańską wolą, aby czyszczenia dokonano poza garażem, a więc odnośna jazda szofera Pańskiego podlegałaby przepisom ustawy 3. § 7 ustawy samochodowej. Również w tym sensie mógłby przemawiać np. fakt, że Pan stale, lub też przy zawieraniu umowy z szoferem wyraźnie zakazał mu korzystania z pomocy warsztatów reparacyjnych bez wyraźnego Pańskiego zezwolenia.

Zwracamy jednak uwagę, że i w tym wypadku ciężar dowodu spada na Pana, co przedstawia dla Pana znaczne utrudnienie sytuacji procesowej. Jeżeli który z powyższych faktów odciążających może Pan udowodnić, wtedy z całą pewnością może Pan spokojnie podjąć się ryzyka procesu. Jeżeli nie, radzilibyśmy się raczej ułożyć z poszkodowanym, a uniknąć drogi procesowej. (pz)

Pan Jan P. z Poznania zapytuje: Mam zamiar kupić nowy motocykl marki A. J. S. 499 ccm. Potrzebna mi jest maszyna na dalekie tury i nie jestem zdecydowany, czy kupić maszynę z zaworami sterowanemi z dołu, czy też z góry. Która jest trwalsza, sterowana z dołu, czy też z góry? Czy wybór marki jest dobry?

Odpowiedź: Silniki z zaworami stojącemi stosuje się przeważnie w maszynach turystycznych, aczkolwiek spotyka się także silniki wybitnie sportowe z zaworami sterowanemi z dołu, jak naprzykład słynny J. A. P. 500 ccm S. V. Sport; motory sterowane z góry używane są natomiast najczęściej w maszynach sportowych, przeznaczonych do wyciągania znacznych szybkości (typy Sport i Supersport). Są to silniki bardzo wysokiej klasy, o wysokiej kompresji, dające niezwykłą efektywną moc maksymalną, przy bardzo wysokich obrotach. Motory te dawniej znane były z bardzo krótkiego żywota, lecz dziś doprowadzono je do takiej doskonałości, że pod względem trwałości nie różnią się w niczem od silników z zaworami stojącemi, natomiast wymagają one bardzo starannej i troskliwej obsługi. Przy obsłudze niezbyt sumiennej silnik O. H. V. zniszczy się szybciej od silnika S. V.

Jeżeli panu chodzi o maszynę turystyczną, to radzilibyśmy stanowczo kupno typu S. V. (sterowany z dołu), a to z tego względu, że maszyna ta jest znacznie mniej wymagająca pod względem obsługi, pozatem jest łatwiejsza w regulacji i bardzo ekonomiczna, podczas gdy typy O. H. V. zużywają znacznie więcej paliwa. Szybkość maksymalna będzie wprawdzie mniejsza, lecz zawsze jeszcze powyżej 100 km/g., a to chyba wystarczy; zato maszyna turystyczna odznacza się bez porównania większą elastycznością na małych obrotach, wobec czego zmienianie biegów staje się prawie zupełnie zbyteczne. Argumentem niemniej ważnym jest fakt, że maszyna z silnikiem S. V. jest o wiele tańsza.

Wybór marki możemy jedynie pochwalić. Motocykle A. J. S. pochodzą z jednej z najlepszych wytwórni angielskich i cieszą się jaknajlepszą i zasłużoną opinją.

czego brak memu samochodowi?

Odpowiedź dla WP. M. Z. Warszawa-Bielsko. Chwila zapłonu ma dla pracy motoru, poza rozgrzewaniem go wogóle, bardzo duże znaczenie. Przy wolnych obrotach zapłon powinien być późny, inaczej bowiem zbyt wysokie ciśnienie w cylindrze jeszcze przed dojściem tłoka do górnego martwego punktu może spowodować silne uderzenia i nierówną pracę całego motoru. Rozgrzewanie się maszyny przy zbyt wczesnym zapłonie jest też trochę większe lecz na małych obrotach nie odgrywa większej roli.

Przy wielkiej ilości obrotów powinniśmy natomiast zawsze stosować wczesny zapłon, gdyż inaczej mieszanka nie może całkowicie spalić się w cylindrze, co poza stratą mocy motoru może spowodować zbytnie nagrzewanie się wentyli wydechowych, a nawet ich zniszczenie.

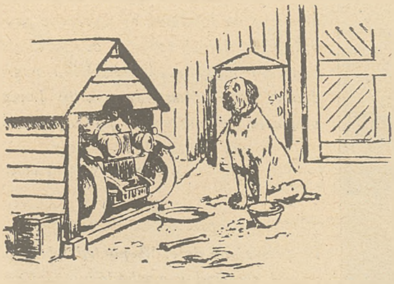
Powodem jest stosunkowo wolny przebieg zjawiska wybuchu, przy którym maksymalne ciśnienie powstaje parę chwil po właściwem zapaleniu mieszanki iskrą.

Zbyt wczesny zapłon, nawet przy największej szybkości maszyny może tak samo spowodować nierówną pracę, ogólne przegrzewanie się motoru i nawet całkowite zniszczenie. Normalnie stosowane przyspieszenie zapłonu wynosi zwykle do 35 stopni.

———

HUMOR

Psi los

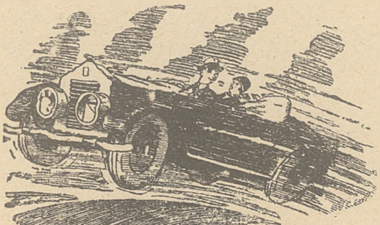


Poczciwy Nero, „wyeksmitowany“ przez nabyty z drugiej ręki „cyclecar“, stracił wszelkie sympatje dla automobilizmu. Motor



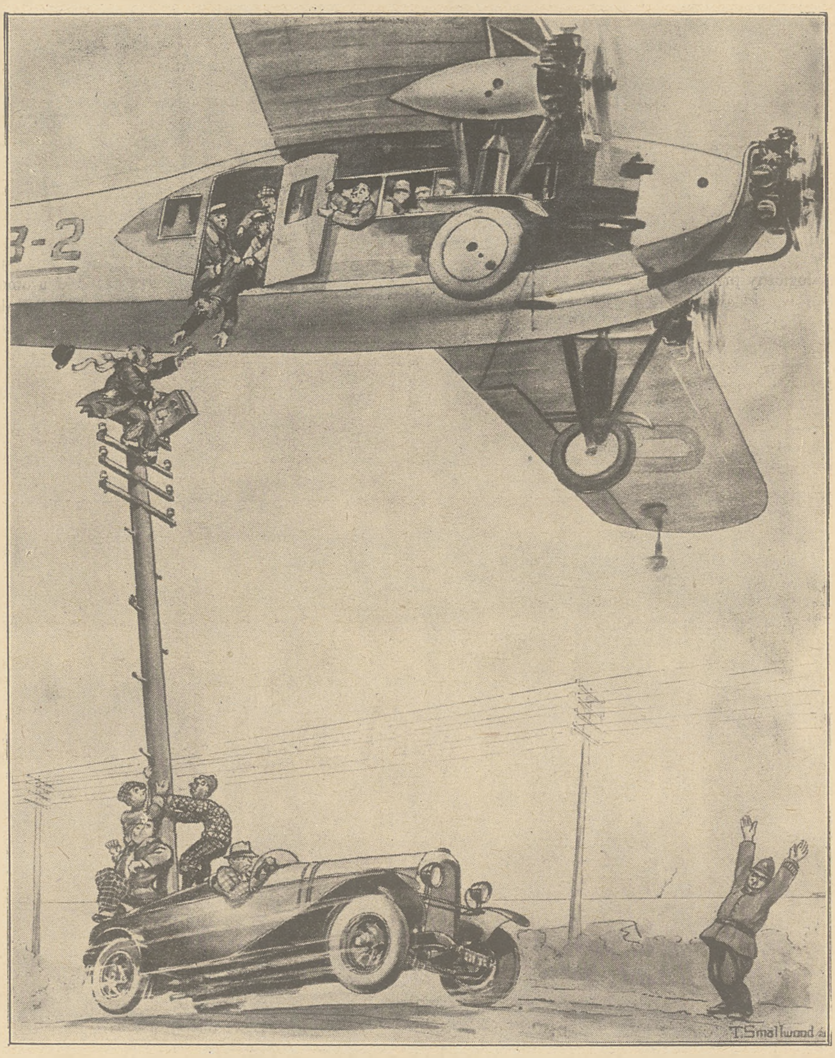
— Jak pani mogła zauważyć — wnętrze jest zaopatrzone w małe biurko, tak, że można pisać listy w czasie jazdy...

— Wspaniale, doprawdy! — a czyby się nie dało zaopatrzyć samochód także i w skrzynkę pocztową — aby odrazu móc wysyłać najpilniejsze choćby listy? (London Opinion)



— Ta moja stara maszyna niema już nawet hamulców — ale to nic nie szkodzi. Gdy chcę ją zatrzymać, kieruję ją na pierwszy lepszy przedmiot napotkany na drodze. (Humorist — Londyn.)

Uproszczony sposób wsiadania



„Po znajomości“ na podrzędnej „stacyjce prowincjonalnej“. Motor Owner

Nieporozumienie



Włoch w Wiedniu: — Bogu dzięki. Nareszcie jakiś uczciwy faszysta.

Pani domu: — Kasiu, za każdym razem, jak wyprowadzasz psa, flirtujesz godzinami z tym przystojnym szoferem od sąsiadów, a robota domowa czeka. To tak nie można. Od jutra sama będę wyprowadzała psa.

— To niema sensu, proszę pani. On nie znosi brunetek!

* * *

Żona: — Strasznie jestem niewyspana. Dziś całą noc przeraźliwie chrapałeś.

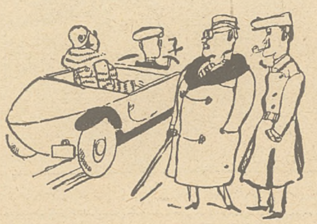
Mąż: — To jest niemożliwe. Ja nigdy nie chrapię.

Żona: — Ha! Niemożliwe! Przecież dobrze słyszałam.

Mąż: — Niemożliwe, powtarzam. Śniło mi się, że jadę na motocyklu, i zapewne słyszałaś warczenie motoru.

Nowoczesna pani domu

— Antosiu, weź szybko samochód i przywieź za 20 groszy pietruszki!



— Jacy ludzie bywają u tej pani?

— Nie wiem jak jest obecnie — gdyż przestałem tam bywać — ale gdy ją znałem, zapewniam cię, że bywała tam sama hołota! (Humorist. — Londyn.)

Rozmaitości ze świata



Po lewej: Gdy lód stopniał, warunki jazdy samochodowej nieco się zmieniły...
Fot. Scherl

❋

Po lewej, na dole: Jedną z głównych atrakcyj na londyńskiej wystawie psów była para białych szpiców, odznaczonych pierwszą nagrodą. Właścicielka nagrodzonej pary, Miss Margarethy Lurcoc obwoziła je następnie po ulicach na motocyklu.
(New York Times)

❋

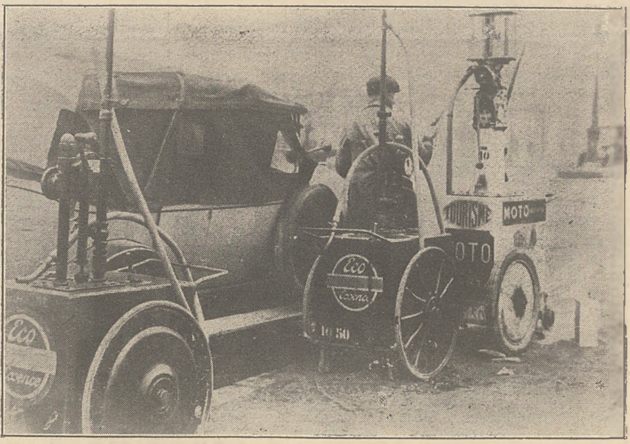
Po prawej na dole: W poniedziałek rozpoczął się rajd samochodowy Paryż — Nicea. Wzięły w nim również udział panie. Nasze zdjęcie przedstawia pannę Paindavoine przed startem.
Fot. Londyński

❋

Po prawej, niżej: We Francji wprowadza się obecnie stacje benzynowe nietylko w miastach, lecz i na szosach
Fot. Londyński







Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.